D 935011
31

Der Krieg zur See 1914-1918

Herausgegeben in Verbindung mit dem Bundesarchiv/Militärarchiv
vom Arbeitskreis für Wehrforschung

Ostsee/Bd. 3

E. S. Mittler & Sohn / Frankfurt/Main

Digitized by the Internet Archive
in 2013

http://archive.org/details/derkrieginderost03firl

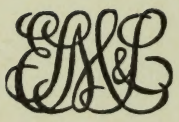
Der Krieg zur See

1914-1918

Herausgegeben in Verbindung mit dem Bundesarchiv/Militärarchiv
vom Arbeitskreis für Wehrforschung

Der Krieg in der Ostsee

Dritter Band



Mit zahlreichen Karten und Beilagen

Frankfurt/M. 1964 / Verlag E. S. Mittler & Sohn

Der Krieg in der Ostsee

Bearbeitet unter Mitwirkung anderer von

Ernst Freiherr von Gagern
Admiral a. D.

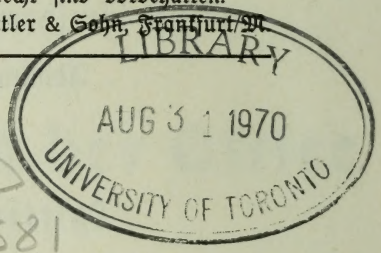
Dritter Band

Von Anfang 1916 bis zum Kriegsende

Mit 5 Karten und 14 Beilagen

Frankfurt/M. 1964 / Verlag E. S. Mittler & Sohn

Alle Rechte aus dem Gesetz vom 19. Juni 1901
sowie das Übersetzungsrecht sind vorbehalten.
Copyright 1964 by E. S. Mittler & Sohn, Frankfurt/M.



D
581
F5
Bd. 3

Geleitwort

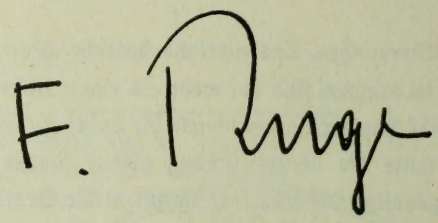
Die Bestrebungen, das amtliche deutsche Werk über den Seekrieg 1914/18 zum Abschluß zu bringen, sind vor mehr als einem Jahrzehnt in Gang gesetzt worden. Seit Herbst 1952 hat der Unterzeichnete die dafür zuständigen Stellen bemüht. Mancherlei Ungunst hatte die Verwirklichung bisher hinausgeschoben. Die kriegsgeschichtliche Forschungsanstalt der Marine, die zuletzt die Bearbeitung und Herausgabe der Serie „Der Krieg zur See 1914—1918" besorgte, hat keine unmittelbare Nachfolge-Institution mehr gefunden. Der Arbeitskreis für Wehrforschung hat mit dem Leiter des Bundesarchivs/Militärarchiv, Oberarchivrat Oberst i. G. a. D. und d. R. Teske, in glücklicher Zusammenarbeit mit dem Amtschef des Militärgeschichtlichen Forschungsamtes in Freiburg/Br., Oberst i. G. Dr. Meier-Welcker und Herrn Dr. jur. Reibert vom Verlag E. S. Mittler & Sohn, nunmehr die Voraussetzungen für den Druck geschaffen. Weitere Unterstützungen gaben der Direktor der Bibliothek für Zeitgeschichte, Dr. Rohwer in Stuttgart, und Konteradmiral Hetz in Bonn. Eine sehr wesentliche Hilfe wurde von dem Militärgeographischen Amt, insbesondere Korvettenkapitän Brohmann und seinen Mitarbeitern, geleistet. Die dem Band beigefügten Karten 1 bis 4 stammen aus dem Admiralstab der Marine 1917 und befinden sich jetzt im Nachlaß des Admirals Frhr. v. Keyserlingk im Bundesarchiv/Militärarchiv, Koblenz, die Kartenskizze 2 der Anlage 5 (Ösel 1917) stellte der K. Vowinckel-Verlag dankenswerterweise zur Verfügung. Im übrigen sei auf die reiche Kartenausstattung der Bände 1 und 2 „Der Krieg in der Ostsee" verwiesen, die mit Nutzen auch für diesen Band herangezogen werden können. Ebenso ist von einer Wiederholung der Schiffs-Schattenrisse hier abgesehen worden. Für die Durchsicht des Manuskriptes vor der Drucklegung, für Korrekturen und Bearbeitung des Registers ist dem Historischen Seminar der Universität in Bonn zu danken.

So mag auch dieser Band, der dem ersten der Serie in einem Abstand von 42 Jahren folgt, der Erforschung der Geschichte des Ersten Weltkrieges von Nutzen sein. Darüber hinaus mag er den Angehörigen der Männer, die damals ihre schwere

Pflicht taten, anschaulich vor Augen führen, welche Leistungen und Opfer vor fast einem halben Jahrhundert der Kampf um die Ostsee gefordert hat.

Zahlreiche Namen von Soldaten aller Dienstgrade, die, jeder an seiner Stelle, pflichtbewußt handelten und sich für ihr Volk einsetzten, erinnern daran, daß auch im technischen Zeitalter der Mensch den Ausschlag gibt und für sein Schicksal selbst verantwortlich ist. Das Andenken an diese Männer wird dazu beitragen, eine gute Tradition zu schaffen und sie lebendig zu halten.

Tübingen, den 28. August 1964



Ehem. Inspekteur der Bundesmarine und Vizeadmiral a. D.
Präses des Arbeitskreises für Wehrforschung

Vorwort

Im Jahre 1922 erschien der erste Band, der den Krieg in der Ostsee 1914 bis 1918 behandelte, verfaßt von Rudolph Firle. Für die Fortsetzung hatte Max Bastian Vorarbeiten geleistet, die Darstellung selbst jedoch nicht mehr durchführen können, die daraufhin Heinrich Rollmann im Jahre 1929 veröffentlichte. Dieser hatte auch den dritten Band soweit gefördert, daß er 1932 vor dem Abschluß zu stehen glaubte; doch hinderte ihn daran eine neue dienstliche Verwendung. Die Umstellung des amtlichen deutschen Seekriegswerkes, das vom Marine-Archiv und dem bis dahin verantwortlichen Leiter der Bearbeitung, Vizeadmiral Dr. phil. h. c. Eberhard von Mantey, auf die kriegswissenschaftliche Forschungsanstalt der Marine unter Vizeadmiral Kurt Aßmann überging, brachte neue Bearbeitungsgrundsätze und dadurch erfolgte Verzögerungen mit sich, zumal ein neuer Bearbeiter gefunden werden mußte. Aus den Vorarbeiten und Entwürfen hat Ernst v. Gagern sehr selbständig ein ganz neues Manuskript hergestellt, das nach mancherlei Änderungen erst in der Schlußphase des Zweiten Weltkrieges in Druck ging und von dem das Manuskript und ein Satz der korrigierten Druckfahnen erhalten geblieben sind. Die Fahnenkorrekturen tragen das Druckerei-Datum 30. September 1944. Letztere dienten dem hier vorgelegten endgültigen Druck als Vorlage.

Die Verfasser der dreiteiligen Geschichte „Der Krieg in der Ostsee" waren sämtlich aktive Seeoffiziere, die an den von ihnen geschilderten Ereignissen persönlich beteiligt waren. Ihre Bearbeitung stützte sich auf die deutschen amtlichen Kriegstagebücher sowie die Erfahrungen und Ansichten der Mitkämpfer, auch der Gegenseite. Es sind dadurch die unmittelbaren Eindrücke während des Geschehens festgehalten; eingestreute Betrachtungen suchen das subjektive Bild entsprechend nachträglicher Prüfung zu berichtigen und zu objektivieren. Das Hauptinteresse beansprucht die Operation nach Anlage, Durchführung, Ergebnis und Beurteilung. Die Institution selber und die nicht unmittelbar militärischen Ereignisse und Zustände treten zurück.[1]) Gewiß würde eine moderne Geschichtsforschung auch hiernach fragen und die Vorgänge möglichst genau analysieren und differenzieren; aber für den vorliegenden Zweck

[1]) Ausführliches Organisationsschema der See-, Landstreitkräfte und der Behörden der Marine in der Ostsee vgl. in: Ehrenrangliste der Kaiserlich Deutschen Marine 1914 bis 1918, bearb. v. Konteradmiral a. D. Stoelzel, Berlin 1930 S. 34 ff.

der Schilderung der Abläufe eines Kriegsgeschehens ist die hier gebotene Aufarbeitung des verfügbaren amtlichen Materials voll ausreichend und gibt für die Forschung dankenswerte Hilfen für weiterführende Fragestellungen. Der Text ist deshalb in der Form, wie er von dem verantwortlichen Leiter der Bearbeitung, Vizeadmiral Kurt Aßmann, schließlich gebilligt worden ist, bis auf geringfügige stilistische Verbesserungen unverändert gelassen worden. Zudem schien es untunlich, den Schlußband nach anderen Maßstäben, wie sie die Gesamtserie aufwies, neu zu bearbeiten; vielmehr sollte die Anlage des ganzen, zwanzig Bände umfassenden Werkes gewahrt bleiben. Nach gleichen Gesichtspunkten ist auf Grund eines Sachverständigenurteils das Bundesarchiv bei der Herausgabe der Schlußbände der amtlichen Serie „Der Weltkrieg 1914 bis 1918" verfahren, die im Jahre 1956 veröffentlicht wurden. Auch hier konnte es sich nicht darum handeln, ab und zu einzelne Berichtigungen aus heutiger Sicht anzubringen, vielmehr sollte die Darstellung im gleichen Stil und in der gleichen Auffassung des Gesamtwerkes belassen bleiben. Zur Erfassung der seit der Bearbeitung erschienenen Literatur dient die Bücherschau der Weltkriegsbücherei in Stuttgart (zuletzt unter dem Titel „Jahresbibliographie 1962. Bibliothek für Zeitgeschichte, Weltkriegsbücherei Stuttgart, Jg. 34, Frankfurt/Main 1964"), die auch die meisten russischen Werke enthält. 1964 erschien die amtliche russische Darstellung: Flot v Pervoj Mirovoj Vojne. Red.: N. B. Pavlovic. V 2 tomach. T. 1: Dejstvija russkogo flota. Moskva: Voennoe Izdat. Minist. Oborony SSSR 1964. 646 S. In dem Band befindet sich der Abschnitt: V. J. Atschkasov, J. A. Kozlov, J. N. Solovjev: Die Operationen der russischen Flotte in der Ostsee 1914—1917, auf den Seiten 59--318. Atschkasov ist Kapitän 1. Ranges, Kandidat der historischen Wissenschaften und Chef der kriegsgeschichtlichen Abteilung der sowjetischen Marine.

Die Ostsee, zu Beginn des Krieges 1914 ein Nebenkriegsschauplatz, war in den letzten Jahren zum Hauptkampffeld der Überwasser-Streitkräfte geworden, und zwar nicht im Einsatz gegen die feindliche Hochseeflotte, sondern im Ringen um befestigte Inseln und Küstenabschnitte. Erfolgreich durchgeführte Landungsunternehmungen bestimmen das Kriegsbild in den Jahren 1917 und 1918. Dementsprechend nehmen die ersten „amphibischen" und „triphibischen" Großkämpfe, die deutsche Seestreitkräfte durchführten, in dem vorliegenden Bande den größten Raum ein. Die Besetzung der Baltischen Inseln ist neben der bis in alle Einzelheiten beschriebenen organisatorischen Durchführung auch operativ insofern von hoher Bedeutung, als zum erstenmal eine klare Schwerpunktbildung in der Ostsee durchgeführt wurde mit dem Ziel, den Kampf im Osten und damit den Zweifrontenkrieg mit einem starken Einsatz von begrenzter Dauer zu beenden. Dies muß als strategische Absicht der Unternehmung im Auge behalten werden, auch wenn die — übrigens nicht zu überschätzenden — Matrosenmeutereien zu einem Einsatz der Linienschiffsgeschwader drängten, wofür die Inselbeschießung und der Kampf mit einem nicht mehr voll gefechtsfähigen, zudem unterlegenen Gegner willkommene Aktionsziele boten. Diesen Grund für die bereitwillige Förderung des Gedankens eines Ostseevorstoßes durch das Flottenkommando hat der Verfasser des dritten Ostseebandes nicht genannt, er hat auch nicht ähnlich kritisch wie der Bearbeiter des vorangehenden Bandes darauf hinge-

wiesen, daß bei energischer Kriegführung zur See schon in den Vorjahren infolge der deutschen Seeüberlegenheit ein bedeutender Erfolg gegen Rußland erreichbar gewesen wäre. Auch im Jahre 1917 ist angesichts des beträchtlichen Aufwandes kein eigentlich lohnendes, d. h. entscheidend operatives Ziel angestrebt worden; erst im Frühjahr 1918, bedingt durch den Zusammenbruch der russischen Landfront, sind auch jene seestrategischen Positionen eingenommen worden, die ein Ende des aufreibenden Stellungskrieges zur See, in dem die Irbenstraße ein Begriff geworden ist, herbeiführen konnten und damit eine wirkliche Entlastung brachten. Gleichwohl hat die Marine entscheidend dazu beigetragen, die russische Kampfkraft, auch zu Lande, zum Erliegen zu bringen durch die nahezu effektive Seeblockade des Zarenreichs. Das ist eine eigentlich unbeabsichtigte Wirkung der deutschen „fleet in beeing" gewesen; sie wurde nicht systematisch oder auch nur als ein im Schwerpunkt anzustrebendes Ziel aufgefaßt, wie es eben aus dem dritten Band des Ostseekrieges deutlich genug hervorgeht. An diesem Punkte ist die Forschung noch zu genaueren Untersuchungsergebnissen zu bringen; inwieweit die Skagerrakschlacht indirekt dazu beigetragen hat, wird zu prüfen sein. Bei der Begründung für den Entschluß zum Finnlandunternehmen 1918 ist von Admiral von Gagern nicht in Rechnung gestellt worden, daß es sich nicht lediglich um einen expansiven Vorstoß, sondern eben doch auch um eine Sicherung gegen die mögliche Bedrohung durch englische Streitkräfte aus dem Norden (eine englische Basis in Murmansk war im Entstehen) gehandelt hat. Sodann ist ergänzend darauf aufmerksam zu machen, daß auch die Marine an den Vorbereitungen für die Operation „Schlußstein" (Besetzung von Kronstadt und St. Petersburg) noch bis Ende September 1918 beteiligt war.[2]) Schließlich — und das wird auch von dem ferner stehenden Betrachter am augenfälligsten empfunden werden — muß ein letztes kritisches Wort zu der Darstellung des Kriegsendes gefunden werden. Der vorliegende Band bricht, wahrscheinlich aus zeitbedingten Rücksichten, seine Schilderung der Tätigkeit der Ostseestreitkräfte 1918 derart abrupt und mit einigen nichtssagenden Sätzen ab, daß der letzte Eindruck unbefriedigend bleiben muß. Etwas über die Haltung der Besatzungen auf den wenigen in der Ostsee verbliebenen Streitkräfte zu erfahren und die Vorboten der Revolution in bestimmten Teilen der Marine zu erkennen, wäre von hohem Interesse und gewiß auch von größerem politischen Nutzen gewesen, als stillschweigend darüber hinwegzugehen.

Die pragmatische Art, mit der die eigenen Unternehmungen der deutschen Streitkräfte in der Ostsee gewissenhaft und genau, ausführlich und lehrhaft beschrieben werden, hat gewiß auch mancherlei Vorzüge. Eine lückenlose Abfolge der Schilderung der Tätigkeiten vornehmlich schwimmender Verbände führt dem Leser die Kriegswirklichkeit recht anschaulich und eindrücklich vor Augen. Die darstellende Zusammenfassung aus einem sehr umfangreichen und in seinem Wert ungleichen Aktenmaterial

[2]) Der Weltkrieg 1914 bis 1918. Die militärischen Operationen zu Lande. 13. Band: Die Kriegführung im Sommer und Herbst 1917. Die Ereignisse außerhalb der Westfront bis November 1918. Berlin 1942. Hrsg. vom Bundesarchiv Frankfurt/Main 1956, S. 392 f.

ist in dem vorliegenden Band gelungen und läßt die hauptsächlichen Ergebnisse klar zutage treten: Der Stil des modernen Seekrieges ist in einem heute überraschend erscheinenden Grade schon damals geprägt worden. Nicht das Studium der Skagerrak-Schlacht konnte für die zukünftige Entwicklung der Seetaktik von Wichtigkeit sein; vielmehr hat der Ostsee-Kriegsschauplatz schon im Jahr 1916 alle neuzeitlichen taktischen Formen entwickelt: Zusammenarbeit mit Heer und Luftstreitkräften, Einsatz von Geleitflottillen und U-Jagd-Verbänden, Minenräumformationen und Zerstörern als schnellen Minenträgern; Verwendung von Motortorpedobooten und Fernlenkfahrzeugen; U-Boot-Unternehmungen zum Minenlegen und im Prisenkrieg; Einsätze von Torpedo-Flugzeugen und Verminung der Seewege aus der Luft. Zu dieser Kriegswirklichkeit gehören ebenso die schnellen Kreuzervorstöße wie der Untergang einer Zerstörerflottille in Minenfeldern im Verlauf nur einer einzigen Nacht. Die je nach Kriegslage schwankende Haltung der Neutralen, denen lange Küsten und Seefahrtstraßen im Ostseebereich gehörten, mußte ebenso in Rechnung gestellt werden wie völkerrechtliche Bindungen, z. B. in der seit 1856 umstrittenen Aland-Frage. Diese Inselgruppe hat bei allen Konflikten der Ostseestaaten ebenso eine Rolle gespielt wie die Baltischen Inseln, die im Zweiten Weltkrieg wiederum hart umkämpft waren.[3]) Für die Kampfführung in engen Gewässern, für Landungsunternehmungen, für Minenoperationen und für navigatorische Probleme in Kriegszeiten und in Eisverhältnissen ist in dem hier vorliegenden Bande eine Fülle von Erkenntnissen, Beobachtungen und Lehren zusammengebracht worden, die nicht allein von historischem Interesse sind. Es ist schon eigenartig genug, wie wenig die hier geschilderten Vorgänge bisher in das geschichtliche Bewußtsein aufgenommen worden sind, offenbar weil noch eine zureichende Darstellung dieses Zeitraumes fehlte; vieles war deshalb ganz unbekannt geblieben. Die Seekriegsleitung der Kriegsmarine und die ihr unterstellten Formationen sind ohne die hier ausgebreiteten Erfahrungen in einen zweiten Weltkrieg gegangen, weil die Erforschung des vorangegangenen Krieges noch nicht abgeschlossen und seine Lehren nicht Allgemeingut der Wehrmacht geworden waren; eine genauere Kenntnis der Kriegslage hätte eher dazu Veranlassung geben können, das Kriegsrisiko zu vermeiden. Die immer noch landläufige Meinung, die Russen hätten sich im Ersten Weltkriege in der Ostsee passiv und wenig geschickt verhalten, findet jedenfalls in der hier vorliegenden Darstellung keine Stütze.

So werden der Forschung durch den vorliegenden Band, der die Lücke in der Darstellung schließt, reiche Tatsachen und wertvolle Erkenntnisse vermittelt, neue Fragen gestellt, die zur Bearbeitung auffordern, um die Ereignisse in der Ostseee 1916 bis 1918 in den größeren Rahmen der allgemeinen Geschichte einzufügen und ihnen darin einen festen Platz zuzuweisen.

Prof. Dr. Walther Hubatsch
Historisches Seminar der Universität Bonn

[3]) Siehe die vergleichende Studie von Walther Melzer: Kampf um die Baltischen Inseln 1917 — 1941 — 1944 (Neckargemünd 1960).

Inhalt

Geleitwort V

Vorwort VII

1. Das Kriegsjahr 1916

Kapitel 1. Allgemeine Kriegslage 1

Land- und Seefronten — Russisches Drängen auf englische Flottenvorstöße in die Ostsee — Russische Verteidigungsstellungen vor St. Petersburg — Der russische Operationsplan — Die russischen Seestreitkräfte 1914/15 — Verbesserung der russischen Kampfkraft — Besorgnisse der deutschen Führung — Pläne für eine Schutzsperre Stockholm—Dagö — Sicherung der Ostsee-Verkehrswege: Geleitflottille, Minenräumdienst, U-Jagd-Verbände und U-Boot-Sperren — Politische Einschränkung der Belt- und Sund-Bewachung — Überwachung des Göteborg-Verkehrs — Kein Schutz für Erztransporter — Tätigkeit der Luftstreitkräfte — Die Ålandfrage

Kapitel 2. Das Legen der Minensperren. Minensuchen und -räumen 16

Minen- und Sperr-Unternehmungen an dänischer und schwedischer Küste — U-Boot-Alarm an den Ostsee-Eingängen — Geleitdienst in der mittleren Ostsee — Säuberung der Schiffahrtswege an der Südostküste — Minen-Vorstöße in den Finnischen Meerbusen — Abbruch der Unternehmung in die Rigaer Bucht — Organisationsänderung — Russische Minentätigkeit

Kapitel 3. Handelsschutz und Handelskrieg 29

Schwierigkeiten im Geleitdienst — Verstärkte U-Jagd — Russische Angriffe auf Geleite — Untergang des Hilfsschiffes „Hermann" — „U 10" vermißt — Gefecht bei Landsort — Aufklärung durch U-Boote — Verdoppelung der Erztransporte — Handelskrieg in der Ostsee und im Kattegat — Schweden sperrt die Kogrund-Rinne — Fehlgriffe im Prisenkrieg — U-Boote in der Åland- und Botten-See — Schutzmaßnahmen zur Sicherung der Seewege — Skandinavische Neutralitätswacht — Kampf gegen die russischen Zufuhren — Russisch-japanischer Ausgleich

Kapitel 4. Der Stellungskrieg im Rigaischen Meerbusen 54

Russische Seeherrschaft in der inneren Bucht — Besetzung der Baltischen Inseln zurückgestellt — Kampftätigkeit durch Luftfahrzeuge, U-Boote und Küstenartillerie — Russischer Offensivplan bleibt unausgeführt — Der Kampf um die Irben-Stellung — Libau als Stützpunkt — Verlust von „V 162" — Kontrolle der Seewege von Windau aus — Beiderseitiger Aufmarsch an der Irbenstraße — Torpedoflugzeuge und U-Boote, Motortorpedoboote — Ausbau der Küstenbatterien

Kapitel 5. Deutsche Vorstöße gegen den Finnischen Meerbusen 79

Steigende russische Aktivität — Angriffe eines Trägerverbandes auf Reval — Luftschiffe über der Aland-See — Kreuzervorstöße nach Bogskär — Russische Minen-Offensive — U-Boot-Tätigkeit — Kreuzervorstoß in den Finnischen Meerbusen — Der Untergang der X. Torpedobootsflottille — Die Vorgänge auf russischer Seite — Wechsel des Befehlshabers — Betrachtungen — Wechsel im russischen Flottenkommando

Kapitel 6. Spannungen mit Dänemark und Norwegen. Revolution in Rußland 103

Skandinavische Neutralität — Krise in Dänemark — Sicherung der deutschen Grenze und Küste gegen Dänemark — Norwegen sperrt die Territorialgewässer für U-Boote — Kritische Lage der Mittelmächte — Die Auswirkungen der russischen Revolution auf die russische Marine

2. Das Kriegsjahr 1917

Kapitel 7. Operative Grundlagen, Absichten und Maßnahmen 112

Strenger Winter 1916/17 — Einschränkung des Wachdienstes — Verringerung der Ostseestreitkräfte — Weiterhin Defensive — Geplante Minenoperationen — Freisuchen der Wege — Auslegung der neuen deutschen Sperren — Minengefahr in der westlichen Ostsee — Englischer Einbruch in die Ostsee?

Kapitel 8. Handelskrieg und Handelsschutz 118

U-Boote im Kattegat und Skagerrak — Vernichtung des Hilfsschiffs „K" — Wechsel beim Kommando der Küstenschutzdivision — Handelskontrolle — Zugeständnis an Schweden — U-Boote in der Aland-See — U-Boot-Abwehr — Fliegertätigkeit — Wiederaufnahme des Geleitdienstes — Abzug von A- und M-Booten — Personal- und Navigationsschwierigkeiten — Die Schiffahrtsabteilung — Schwedischer Geleitdienst — Russische und englische Tätigkeit in der Ostsee — Unzulängliche U-Jagd — Bindung deutscher Kräfte in der Ostsee

Kapitel 9. Der Stellungskrieg im Rigaischen Meerbusen 1917 139

Der Admiralstab lehnt Offensivunternehmungen ab — Ausbau der Befestigungen in Kurland — Kontrolle der Auslaufwege — Verstärkung der Minensperren — Luftminen-Einsatz — Bewachung der Irbenstraße — Englische U-Boote in der Rigaer Bucht — Mitwirkung der Marine bei der Sommer-Offensive auf Riga — Sperrung der Seewege von Dünamünde — Verfolgung der Räumungstransporte — Dünamünde als U-Boots-Stützpunkt — Die russische Zerel-Batterie

Kapitel 10. Die Eroberung der Baltischen Inseln I: Operative Grundlagen, Überlegungen und Vorbereitungen 159

Besetzung der Aland-Inseln abgelehnt — Beschleunigte Vorbereitung für die Besitznahme von Ösel und Moon — Geographische und militärische Voraussetzungen — Russische Kräfte auf Ösel — Englische Pläne für Ösel? — Vorbesprechungen in Berlin: Zustimmung der Flotte, Bedenken der Ostseebefehlshaber — Frage der Befehlsführung — Deutsche Land-, See- und Luftstreitkräfte — Schwierigkeiten der Unternehmung — Operationsbefehle — Vorbereitungen und Übungen — Befehle zum Auslaufen

Kapitel 11. Die Eroberung der Baltischen Inseln II: Die Operationen vom 10. bis 23. Oktober 198

Der 1. und 2. Operationstag (11. und 12. Oktober) — Anmarsch des Verbandes — Schwierigkeiten bei der S-Flottille — Vorgehen des Vortrupps — Beschießung der Befestigungen — Die Nebenlandung bei Pamerort — Die Operationen an der Westküste Ösels — In der Tagga-Bucht — Sicherung der Tagga-Bucht — Am Soëlo-Sund — Fortgang der Minensuch- und Räumarbeiten in der Irbenstraße — Die Gesamtlage am Abend des 12. Oktober — Der dritte Operationstag (13. Oktober) — Sicherung der Tagga-Bucht vom 14. bis 17. Oktober — Der vierte Operationstag (14. Oktober). Am Soëlo-Sund und in der Kassar-Wiek — Bei Zerel — In der Irbenstraße — Die sonstige Lage — Der fünfte Operationstag (15. Oktober) — In der Irbenstraße — Westlich Sworbe — Wieder in der Irbenstraße — In der Kassar-Wiek — Am Soëlo-Sund — Die Lage am Abend des 15. Oktober — Der sechste Operationstag (16. Oktober). Am Soëlo-Sund und in der Kassar-Wiek — In der Irbenstraße — Die Lage am 16. Oktober abends — Der siebente Operationstag (17. Oktober). Am Südeingang des Moon-Sundes — Am Soëlo-Sund — In der Kassar-Wiek — Am nördlichen Kleinen Sund — Einleitung einer Nord-Unternehmung — Die Lage am 17. Oktober abends — Der achte Operationstag (18. Oktober). In der Kassar-Wiek — Am Soëlo-Sund — Vor dem südlichen Moon-Sund — Die Lage am 18. Oktober abends — Der neunte und zehnte Operationstag (19. und 20. Oktober). Im südlichen Moon-Sund — In der Kassar-Wiek — Am Soëlo-Sund — In der Tagga-Bucht — Die Lage von russischer Seite gesehen — Die Tätigkeit der englischen U-Boote — Tätigkeit der deutschen U-Boote — Tätigkeit der Flugwaffe — 21. bis 23. Oktober — Überlegungen beim Sonderverband

Kapitel 12. Die Eroberung der Baltischen Inseln III: Vom 24. Oktober bis zum Anfang des Winters 301

Die Minensuch- und Räumarbeiten — Stufenweiser Abbau des Sonderverbandes — Beschießung von Kynö und der livländischen Küste — Weiterer Abbau des Sonderverbandes — Leitung des Sicherungs- und Etappendienstes durch den B. d. A. d. O. — Verminderung der Ostseestreitkräfte

3. Das Kriegsjahr 1918

Kapitel 13. Die Beteiligung der Marine an der Befreiung Finnlands I. . . . 321

Geographisches. Geschichtliche und politische Entwicklung — Selbständigkeitsbestrebungen Finnlands — Selbständigkeit Finnlands — Zuspitzung der innenpolitischen Gegensätze — Finnlands Hilferuf an auswärtige Mächte — Deutschland und Finnland — Die nordischen Mächte und Finnland — Die Fahrt von „UC 78" — Die erste Fahrt der „Equity" — Die zweite Fahrt der „Equity" — Die Fahrt von „UC 57"

Kapitel 14. Die Beteiligung der Marine an der Befreiung Finnlands II. Die Finnlandunternehmung 347

Bildung des „Sonderverbandes Ostsee" — Vormarsch der 1. Staffel zum 1. Operationsabschnitt — Erneuter Vormarsch nach Åland — Ankunft vor Eckerö — In Eckerö — Verhandlungen mit den Schweden — Das deutsch-schwedische Abkommen von Eckerö — Die Besetzung der Åland-Inseln — Überlegungen für den zweiten Operationsabschnitt — Anknüpfungsversuch des finnischen roten Volkskommissariats — Vorbereitungen für den zweiten Operationsabschnitt — Vorbereitungen für den Marsch nach Hangö — Die Minensuch- und Räumarbeiten — Vorbereitungen auf der Transportflotte — Operative Vorbereitungen — Der Vormarsch und die Landung in Hangö — Die Unternehmung des Jäger-Bataillons 14 gegen Åbo — Das „Hangö-Abkommen" — Die Sonderunternehmung Brandenstein — Vorbereitungen für den dritten Operationsabschnitt — Der dritte Operationsabschnitt — Nach der Einnahme von Helsingfors — Beendigung der Minensuch- und Räumarbeiten — Abschluß der Tätigkeit des Sonderverbandes und der Ostseedivision — Abbau des Sonderverbandes — Ausklang

Beilage 1. Kriegsgliederung der Baltischen Flotte, Stand vom 14. 3. 1917 . . . 407
Beilage 2. Die Eroberung der Baltischen Inseln. Gliederung des Landungskorps 413
Beilage 3. Die Eroberung der Baltischen Inseln. Gliederung der Seestreitkräfte . . 414
Beilage 4. Die Eroberung der Baltischen Inseln. Gliederung und Unterstellung der Flugwaffe 419
Beilage 5. Die Eroberung der Baltischen Inseln. Gliederung der russischen Seestreitkräfte im Moon-Sund zur Zeit der Moon-Sund-Unternehmung 1917 . . 420
Beilage 6. Die Eroberung der Baltischen Inseln. Küstenbatterien der russischen Moon-Sund-Stellung 423
Beilage 7. Die Eroberung der Baltischen Inseln. Armeebefehl A. O. K. 8 vom 24. 9. 1917 424
Beilage 8. Die Eroberung der Baltischen Inseln. Verluste und Beute 426
Beilage 9. Die Eroberung der Baltischen Inseln. Kriegsgliederung der Inselbesatzung vom November 1917 ab 428
Beilage 10. Die Finnland-Unternehmung. Gliederung des Sonderverbandes Ostsee für die Finnland-Unternehmung 429
Beilage 11. Die Finnland-Unternehmung. Operationsbefehl vom 2. 3. 1918 . . 433
Beilage 12. Die Finnland-Unternehmung. Kriegsgliederung der Ostseedivision . . 434
Beilage 13. Die Finnland-Unternehmung. Das Hangö-Abkommen 435
Beilage 14. Entfernungen 437
Personen-Verzeichnis 439
Schiffs- und Formations-Verzeichnis 444
Geographisches Verzeichnis 455

Karten

Anlage 1. Überführung und Landung der Landungstruppen am 11. und 12. Oktober 1917
Nebenkarte: Dünamünde.
Skizze 1: Marschordnung des Sonderverbandes.
Anlage 2. Sicherung der Tagga-Bucht
Nebenkarten: Hapsal.
Ankerplan in der Tagga-Bucht.
Anlage 3. Einbruch in den Riga-Busen nach Arensburg und Süd-Moon-Sund.
Arbeiten der Minensuch- und Räumverbände
Nebenkarte: Rojen.
Anlage 4. Stellung der Seestreitkräfte am 17. Oktober; Umklammerung von Moon im S, O und NW; Gefechte im Kassar-Wiek und Süd-Moon-Sund
Nebenkarten: Kertel und Tiefenhafen; Hapsal.
Anlage 5. Die Finnland-Unternehmung
Kartenskizze 2: Übersichtskarte Ösel 1917 mit den Bewegungen der Heerestruppen.

Tabellen

1. I. bis VI. Minenunternehmung 1916 23
2. U-Boote nördlich Gotska Sandö 1916 und U-Boote südlich der Alands-Schären 1916 37
3. U-Boote im Bottnischen Meerbusen 1916 46
4. Handelsschiffsverluste in der Ostsee und im Kattegat 1916 49
5. Russische und englische U-Boote im Handelskrieg 1916 50
6. U-Boote westlich Ösel—Dagö 1916 85
7. Englische und russische U-Boote im Aufklärungs- und Sicherungsdienst 1916 . 86
8. U-Boote im Finnischen Meerbusen 1916 92
9. X. Torpedoboots-Flottille 10. November 1916 97
10. U-Boote im Kattegat und Skagerrak 1917 118
11. U-Boote in der Aland-See und im Bottnischen Meerbusen 1917 122
12. See- und Landflugstationen Sommer 1917 (mittl. u. westl. Ostsee) 126
13. Luftschiffe Sommer 1917 127
14. Englische U-Boote in der Ostsee vom Juni bis September 1917 133
15. Befestigungen in Kurland Juni 1917 142
16. See- und Landflugstationen Kurland Sommer 1917 143

I. Das Kriegsjahr 1916

Kapitel 1

Allgemeine Kriegslage

Anderthalb Jahre schwere Kämpfe auf allen Fronten hatten zwar zu einer glänzenden Reihe von Waffenerfolgen geführt, aber nicht vermocht, die Feinde friedensbereit zu machen. Mehrfache Übermacht hielt Deutschland und seine Verbündeten umklammert. Im Westen setzte die Oberste Heeresleitung im Januar 1916 zum Angriff auf Verdun an; alle verfügbaren Kräfte waren dort zusammengezogen. Gegen Rußland war nur gerade soviel belassen worden, um die ungeheure Front, die sich seit dem Herbst vom Rigaischen Meerbusen bis zu den Ostkarpathen erstreckte, zu halten. Eine Offensive im Osten war nicht beabsichtigt; selbst an die Einnahme von Riga war vorerst nicht zu denken. In Tirol sammelten sich die besten Truppen Österreich-Ungarns, um im Frühjahr nach Oberitalien einzubrechen. Bulgarien hatte sich den Mittelmächten angeschlossen; eben war der serbische Feldzug beendet und damit die dringend notwendige unmittelbare Verbindung mit der Türkei hergestellt, deren Versorgung auf dem Wege über das unfreundlich neutrale Rumänien die größten Schwierigkeiten bereitet hatte. Trotz dieser Schwierigkeiten war es den tapferen deutsch-türkischen Kräften an den Dardanellen gelungen, die sehr ernsten Angriffe der feindlichen Flotten und der auf Gallipoli gelandeten Armee abzuschlagen; Anfang Januar zogen die letzten Engländer ab. Allerdings bedrohte eine neue feindliche Armee von Saloniki aus den Balkanweg.

Die Seegrenze des Reiches, zugleich die einzige, an der noch unmittelbare Verbindungen mit größeren neutralen Staaten bestand, wurde von der Flotte gedeckt. Aber auch hier war Deutschland von den Hilfsquellen der Welt abgeschnitten. England vermochte dank seiner günstigen strategischen Lage und seiner überlegenen Flottenmacht die Wege zum Atlantischen Ozean zu sperren und hatte sich nicht gescheut, es zu tun, obgleich die völkerrechtlichen Voraussetzungen für eine Blockade nicht erfüllt waren und die neutralen Staaten aufs schwerste in Mitleidenschaft gezogen wurden. Holland und die drei skandinavischen Reiche wurden gezwungen, sich zu fügen, und auch die Vereinigten Staaten von Nordamerika, die zuletzt im November 1915 ziemlich scharfen Einspruch — wenigstens nach außen hin — erhoben hatten, wurden zum Einlenken bewogen. Die deutsche Wirtschaft mußte infolgedessen in steigendem Maße die überseeischen Rohstoffe und die Erzeugnisse der amerikanischen Industrie entbehren, was sich nachgerade empfindlich bemerkbar machte. Von den

Nachbarländern erhielt Deutschland nur noch einige Lebensmittel und das zur Stahlerzeugung unentbehrliche schwedische Erz.

Auf See hatte der neue Flottenchef, Admiral Scheer, freiere Hand erhalten und machte weitreichende Vorstöße in die Nordsee im Verein mit Minen- und Luftschiffsunternehmungen, in deren Verlauf schließlich, am 25. April, zwei befestigte Hafenplätze an der englischen Ostküste beschossen wurden. Auch wurde der U-Bootskrieg wieder aufgenommen; fürs erste mit der Einschränkung, daß Passagierdampfer zu schonen seien. Eine Verletzung dieser vom U-Boot kaum zu erfüllenden Bedingung zeitigte freilich nach wenigen Wochen einen neuen Protest Amerikas, worauf die U-Boote Ende April zurückgezogen wurden[1]).

Auch in England führten die Umstände zu einer lebhafteren Kriegführung in der Nordsee. Das Scheitern der Dardanellen-Unternehmung, die zahlreichen Luftschiffangriffe auf London und andere Industrieplätze, die Beschießung von Lowestoft und Yarmouth belasteten das Ansehen der „Großen Flotte" und machten einen sichtbaren Erfolg wünschenswert. Zudem lag den Russen daran, daß die deutsche Flotte in der Nordsee gebunden blieb, bis sie ihre durch das Eis mitgenommenen Minenschutzsperren erneuert und ergänzt hätten[2]). Man verlegte einen Teil der Flotte von Scapa Flow nach dem Firth of Forth, 170 sm weiter nach Süden, mehrfach wurden Flugzeugmutterschiffe bis zu den friesischen Inseln nach Horns-Riff zu Angriffen auf die deutschen Luftschiffhäfen entsandt, und am 20. April stieß ein Kreuzerverband vor, um im Kattegat Handelskrieg zu führen. Bevor er dort anlangte, lief die Hochseeflotte zur Abwehr aus, und daraufhin ging auch Admiral Jellicoe mit der „Großen Flotte" in See; zur Gefechtsberührung kam es damals nicht. Dagegen endete eine ähnliche Unternehmung, die, diesmal zufällig, mit einem deutschen Flottenvorstoß zusammenfiel, am 31. Mai mit der Seeschlacht vor dem Skagerrak[3]), in der nicht zum wenigsten um die Seeherrschaft in der Ostsee gestritten wurde. Noch im Februar 1916 hatte sich die englische Kriegsleitung erneut mit dem alten Plan Lord Fisher's beschäftigt, der einen Einbruch in die Ostsee, die Vereinigung mit den Russen und eine Landung in Pommern ins Auge faßte. Gleichzeitig hatte Rußland die Entsendung von Teilen der englischen Flotte in die Ostsee als erstrebenswert bezeichnet[4]).

Die Anregung hierzu stammte von dem auf der „Großen Flotte" eingeschifften russischen Kapitän zur See v. Schoultz, der Besorgnis trug, die deutsche Armee könnte im Verein mit der Flotte im Frühjahr den Marsch auf St. Petersburg antreten, um die Hauptstadt zu erobern. Er hielt es nach den Erfahrungen, die man bei dem deutschen Einbruch in den Rigaischen Meerbusen 1915 gemacht hatte[5]), für möglich, daß die „Baltische Flotte" trotz ihrer Stärke und trotz bedeutenden Ausbaus der Verteidigungsstellungen im Finnischen Meerbusen den Seeweg zur Haupt-

[1]) Vgl. „Der Krieg zur See", der Handelskrieg mit U-Booten, Band III.

[2]) Vgl. Corbett, „Naval Operations", Band III.

[3]) Vgl. Corbett, „Naval Operations", Band III.

[4]) Vgl. v. Schoultz, „Mit der Grand Fleet im Weltkriege", Leipzig 1925.

[5]) Vgl. „Der Krieg zur See", Ostsee Band II.

stadt nicht gesperrt halten konnte, und befürchtete zudem, daß Mangel an Waffen und Munition die Widerstandskraft der russischen Armee lähmen würde. Die letzte Ursache dieses Mangels, der bereits im Vorjahre schwerwiegend in Erscheinung getreten war, sah er in der englischen Fernblockade, die zwar Deutschland vom Weltmeer abschnitt, zugleich aber auch Rußland traf, indem sie die Zufahrt zu den russischen Ostseehäfen, den Sund, in deutscher Hand ließ. Da der Ansturm der Entente gegen die Dardanellen, der den Weg in das Schwarze Meer öffnen sollte, mißglückt war, blieb Rußland für Zufuhren nur die ungeheuer lange sibirische Bahn und der nur während der Hälfte des Jahres eisfreie Hafen von Archangelsk, dessen Verbindung mit dem Innern sehr zu wünschen übrig ließ, und in gewissem Umfang ein Warenverkehr mit Schweden. So drängte v. Schoultz darauf, die englische Flotte solle den Weg durch die Ostsee aufbrechen und die Verbindung zur russischen herstellen. Aber man war sich in der englischen Admiralität darüber klar, daß derartige Unternehmungen eine vorherige entscheidende Niederlage der Hochseeflotte zur Voraussetzung hatten. Ebenso wie der Feind erkannten auch die deutschen Führer diese Zusammenhänge, im besonderen war sich Admiral Scheer der auf ihm ruhenden Verantwortung sehr wohl bewußt. Dennoch hatte er am 31. Mai den Kampf nicht gescheut, und sein Vertrauen in die eigene Kraft und die Leistungen seiner Besatzungen wurde glänzend gerechtfertigt: die vollzählig versammelte „Große Flotte" erlitt doppelt so schwere Verluste wie die deutsche. Die Periode starker Zurückhaltung der englischen Flotte setzte ein, und Pläne, mit der im Finnischen Meerbusen liegenden russischen Flotte zusammenzuwirken, wurden nicht wieder in Betracht gezogen.

Die Verteidigung von St. Petersburg, dem als Sitz der Regierung, wichtigstem Industriegebiet und Brücke zu dem unzuverlässigen Finnland außerordentliche Bedeutung zukam, war auf das sorgfältigste vorbereitet worden. Schon im Frieden war die Stadt ringsum befestigt, mit dem Vordringen der deutschen Heere im Sommer 1915 wurden die ausgebauten Stellungen immer weiter gegen Riga hin vorgeschoben, dieses selbst und die Düna-Linie wurden verstärkt und hartnäckig verteidigt. Nach See zu sicherte zuinnerst die alte Festung Kronstadt. Weiter nach außen lehnte sich die „Zentralstellung", bei Kriegsbeginn noch im Ausbau, nunmehr in großen Teilen vollendet, an Reval und Helsingfors an. Tausende von Minen sperrten den hier außerhalb der Inseln und Schären nur 23 sm breiten Finnischen Meerbusen. Moderne Batterien schwersten Kalibers bestrichen die Minenfelder und schützten, neben einer großen Zahl mittlerer Werke, die beiden als Flottenstützpunkte eingerichteten Häfen. Die „Vordere Stellung" schloß den Meerbusen seit dem August 1915 an seinem Eingang mit dichten Minensperren ab, schwere Artillerie schützte die unter Land für den eigenen Verkehr freigelassenen Sperrlücken. Hierdurch war zugleich die Verbindung mit den Åbo-Åland-Schären und dem Rigaischen Meerbusen gesichert. Die gesamten Küstenbefestigungen außer Kronstadt waren dem Flottenchef unterstellt. Den Kern der Verteidigung bildete die Flotte, als deren einzige Aufgabe der Operationsbefehl den Schutz der Hauptstadt bezeichnete.

Der russische Operationsbefehl war entworfen im Jahre 1912. Weder das Fortschreiten des russischen Flottenausbaus noch die Verhandlungen über eine englisch-russische Marinekonvention vom Frühjahr 1914, die eine russische Landung in Pom-

mern in Aussicht nahmen, weder das Ausbleiben der Kriegserklärung Schwedens und eines befürchteten finnischen Aufstandes, noch die Erkenntnis, daß Deutschland nur schwache Teile seiner Flotte in der Ostsee hielt, hatten zu einer Umgestaltung des auf strengster Defensive gegründeten O-Plans geführt. Der Flottenchef, Admiral v. Essen, hatte im Oktober 1914 beantragt, das Operationsgebiet bis zur Linie Danzig—Karlskrona auszudehnen[1]); dadurch werde eine erweiterte Sicherung der Hauptstadt erreicht, der rechte Flügel der russischen Armee gedeckt und bessere Möglichkeit zur Bekämpfung des deutschen Seeverkehrs gegeben. Aber der die Gesamtverteidigung St. Petersburgs leitende Armeebefehlshaber und die Kriegsleitung lehnten ab. Die deutsche Flotte sei in der Lage, überraschend mit starken Kräften in der Ostsee zu erscheinen; die vorgeschlagene Maßnahme könne zu einer Zersplitterung der russischen Flotte führen und damit die Verteidigung der Hauptstadt gefährden; ein erster Vorstoß sei vielleicht mit geringerer Gefahr verbunden, bei einer Wiederholung müsse man jedoch mit stärkerer Gegenwirkung rechnen. Es wurde nur genehmigt, daß der Rigaische Meerbusen, der 1914 geräumt worden war, in die Verteidigungszone einbezogen wurde, und daß Torpedoboote oder Minenschiffe unter starkem Schutz bei günstiger Gelegenheit auf den feindlichen Anmarschstraßen Minen legten. Ein einziges Mal, als Feldmarschall von Hindenburg Anfang Juli 1915 zur Eroberung von Kurland schritt, stießen 5 Panzerkreuzer vor, um Memel zu beschießen, begnügten sich dann aber damit, einem unterlegenen deutschen Verband eine Falle zu stellen[2]).

Das Vorschieben leichter Streitkräfte nach dem Rigaischen Meerbusen und die Sperrung seines Westausgangs, der Irbenstraße, durch Minen wirkte sich alsbald günstig aus. Zwar konnten die Torpedoboote sich an der Abwehr der deutschen Offensive 1915 nur in geringem Maße beteiligen, aber einige Kanonenboote und das Linienschiff „Slawa", das man in den Meerbusen brachte, waren den Verteidigern von Riga eine mehr als nur moralische Stütze. Wohl durchbrachen die Deutschen die Minensperren, aber sie verloren mehrere Boote und konnten nicht daran denken, sich dauernd im Rigabusen festzusetzen.

Die im Spätherbst 1914 und 1915 in die deutschen Gewässer vorgetragenen Minen hatten beträchtliche Erfolge erzielt und nachhaltig gewirkt. Sie machten für geraume Zeit größere Seegebiete unbefahrbar, erforderten langwierige Minensucharbeiten und bewirkten öfters dadurch Unsicherheit, daß Minenunfälle mitunter schwer von U-Bootstreffern zu unterscheiden sind.

Die russischen Unterseeboote standen im Dienste der Sicherung vor den „Stellungen", weil man ihnen keine Fernunternehmungen zutraute. Nur ein Boot, „Akula", war leistungsfähiger. Dagegen hatte England nach und nach 5 U-Boote neuesten Typs durch den Sund nach Rußland geschickt, die zwar die Seeausdauer der gleichaltrigen deutschen U-Boote nicht erreichten, aber den Entfernungen in der Ostsee gewachsen waren. Sie operierten gewöhnlich auf dem Wege von Färö nach Libau und weiter nach Danzig. Im Oktober 1915 hatten sie sich außerdem gegen die deutschen

[1]) E. Winter im Sbornik Nr. 2, herausgegeben von der Kommission zur Erforschung und Verwertung der Erfahrungen aus dem Seekrieg 1914—1918, Petrograd 1922.

[2]) Vgl. „Der Krieg zur See", Ostsee Band II, Kapitel 7.

Erzzuführen aus Schweden gewandt, die von den Stockholmer Schären längs der schwedischen Küste nach Stettin und den westlichen Häfen gingen. Sie richteten nicht unbedeutenden Schaden an und nötigten zu umfangreichen Abwehrmaßnahmen. Die deutschen Seestreitkräfte zogen sich hinter eine Minensperre Östergarn—Lyserort zurück, schließlich stellten die deutschen Kreuzer ihre Fahrten ganz ein.

Nicht allein hierdurch hatte sich das Kräfteverhältnis weiter zugunsten der Russen verschoben. Eine Reihe neuer Zerstörer und U-Boote waren fertig geworden, die meisten Kreuzer hatten im Winter 1915/16 eine bessere oder einheitlichere Armierung erhalten, vor allem waren die 4 Großkampfschiffe der „Gangut"-Klasse zur Flotte getreten[1]). Auf der andern Seite wurden die alten deutschen Linienschiffe, die während des Sommers in Libau gelegen hatten, vom November ab fast sämtlich zurückgezogen.

Trotz alledem verharrte die Baltische Flotte im Frühjahr 1916 in der Defensive. Die Gründe waren, soweit die hinsichtlich der höheren Führung besonders spärlichen russischen Quellen ersehen lassen, folgende: Die Belegung von Libau und Windau mit deutschen Seestreitkräften, das Gelingen des Einbruchs in den Rigabusen, die gesteigerten Erfolge der deutschen U-Boote, die Vermehrung der gefürchteten Torpedoboote, hauptsächlich aber die Erkenntnis, daß die Kraft der Hochseeflotte und der deutschen Heere ungebrochen war, so daß die Sorge um die Hauptstadt unvermindert blieb. Auch hatte die russische Marine die Deckung der Landfront bei Riga übernommen. Man rechnete mit einer Wiederaufnahme der deutschen Offensive, die vermutlich von einem Flottenangriff auf den Rigaischen oder gar den Finnischen Meerbusen begleitet sein würde; ein Agentenbericht sprach von einem im März bevorstehenden Durchbruch. So entschloß sich die russische Flottenleitung dazu, Linienschiffe und Kreuzer nach Wiederherstellung der Gefechtsbereitschaft im Schutze der Küstenbefestigungen und Hafensperren ihre Stunde abwarten zu lassen; den Minenlegern fiel die wichtige Aufgabe zu, die „Stellungen" zu ergänzen, sobald die Eisverhältnisse es irgend gestatteten; Torpedobooten und Minensuchern lag ob, sie zu bewachen und die Verkehrswege von Minen und U-Booten freizuhalten; nur die englischen und einige neue russische U-Boote sollten offensiv vorgehen. Im Rigaischen Meerbusen sollte wieder durch Beschießung der deutschen Front von See her und durch Beunruhigung des Hinterlandes dem Heere geholfen werden. In der Bottensee hoffte man, gestützt auf die Aland-Inseln, deren Befestigung in Angriff genommen war, die Erztransporte stören und den eigenen Handel mit Schweden schützen zu können.

Die Vorsicht der russischen Kriegsleitung in der operativen Verwendung der Baltischen Flotte ging reichlich weit. In Deutschland ließ von Anfang an der Zweifron-

[1]) Siehe Taktische Gliederung der Baltischen Flotte (Stand vom Frühjahr 1917). Beilage 1, Seite 407.
Die Gliederung von 1916 liegt nicht vor. Doch hat die von 1917 abgesehen von einigen Namen von Befehlshabern auch für das Jahr 1916 Gültigkeit. Nur die 2. und 3. Torpedobootsdivision, die 2. bis 4. U-Bootsdivision und die vier englischen C-U-Boote standen im Frühjahr 1916 noch nicht zur Verfügung, dafür aber noch die U-Boote „Sjom" und „E 18".

tenkrieg gegen doppelte Übermacht den Gedanken an eine große überseeische, nicht unbedingt kriegsentscheidende Ostsee-Unternehmung nicht aufkommen. Zu keinem Zeitpunkt war eine Armee verfügbar, stark genug, um von Finnland aus St. Petersburg zu erobern und auf die Dauer zu halten, ganz abgesehen von der nach damaligen Anschauungen bestehenden Notwendigkeit, vorher die Einfahrt in den Finnischen Meerbusen zu erzwingen und die Baltische Flotte zu vernichten.

Von solchen Gesichtspunkten ausgehend, vermochte die deutsche Führung den wahren Grund der russischen Zurückhaltung nicht zu erkennen: die durch die Verteidigung St. Petersburgs bedingte Gebundenheit der Flotte. Sie rechnete vielmehr damit, daß der Gegner von seiner Übermacht energischeren Gebrauch als bisher machen würde. Als Ziele, die eines gewissen Flotteneinsatzes wert waren, betrachtete sie die Schädigung der deutschen Seestreitkräfte, eine Beschießung Libaus und anderer Häfen — schon um eines Erfolges nach außen hin —, lebhaftere Störung des deutschen Seehandelsverkehrs in der Ostsee, schließlich den Versuch, im Zusammenwirken mit englischen Operationen in der Nordsee und im Kattegat die Hochseeflotte zu teilen und zu schwächen. Im April 1916 liefen gleichzeitig mit den Gerüchten über einen bevorstehenden englischen Einbruch Nachrichten ein, die auf einen russischen Vorstoß in die südliche Ostsee schließen ließen. Hielt man beides in diesem Augenblick auch nicht für sehr wahrscheinlich, so mußte man doch die Abwehr nach Möglichkeit vorbereiten. Stellte doch der bei Kriegsbeginn für die Ostsee erlassene Operationsbefehl als Hauptaufgabe: „die etwaige Offensive der Russen soviel als möglich zu stören".

Hierzu genügten die in der Ostsee belassenen Streitkräfte nicht. Für diese stand je länger desto mehr der Abwehrkampf gegen die Minen und ihre Träger sowie gegen die U-Boote im Vordergrund. 1914 war man noch ohne besondere Schutzmaßnahmen ausgekommen. Später mußten die Seestreitkräfte in der Nähe der Stützpunkte bestimmte Wege benutzen, die minenfrei gehalten und von Vorpostenbooten bewacht wurden, jeder Verband und jedes Schiff bedurfte der Sicherung durch Torpedoboote; man legte Minen eigens gegen Unterseeboote, die Luftschiffe und Flugzeuge wurden zur Aufklärung und Bekämpfung herangezogen. Der unvorhergesehene, hohe Bedarf an Torpedobooten konnte nur dadurch gedeckt werden, daß die Boote aufs äußerste beansprucht, die ihnen sonst zufallenden Aufgaben zurückgestellt und die Unternehmungen der Schiffe eingeschränkt wurden. Man errichtete östlich Gotland, zwischen Östergarn und Lyserort, eine ständig bewachte Minenstellung und unterhielt zum Schutze des Erzhandels längs der schwedischen Küste einen ausgedehnten Patrouillendienst, der außer den Ostseestreitkräften noch mehrere Torpedobootsflottillen der Nordsee in Anspruch nahm. Schließlich, gegen Ende 1915, wurden Linienschiffe und Kreuzer ganz von der See zurückgezogen, nur noch einige Torpedo- und Vorpostenboote deckten die wichtige Handelsstraße und sicherten gegen russische Vorstöße. Mochte die stark verminderte Bewachung für die Monate genügen, in denen die Baltische Flotte durch Kälte und Eis behindert wurde, so waren zum Frühjahr neue Maßnahmen nötig, um den Handel aufrechtzuerhalten und weitere Schiffsverluste möglichst zu vermeiden.

Operative Grundlagen und Absichten

Von den oben genannten Überlegungen ausgehend, beantragte der Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte, Großadmiral Prinz Heinrich von Preußen, für 1916, daß ihm 2 alte Linienschiffe und 1 Panzerkreuzer („Braunschweig", „Elsaß", „Roon") belassen wurden, und daß der Schlachtkreuzer „v. d. Tann" zu den Ostseestreitkräften treten sollte, der den feindlichen Kreuzern überlegen war. Außerdem hielt er die möglichst dauernde Anwesenheit eines modernen Verbandes in der westlichen Ostsee für notwendig. An Kleinen Kreuzern forderte er 4, falls „v. d. Tann" nicht freizumachen war 6, davon 4 mit hoher Geschwindigkeit und 15 cm-Bewaffnung. Eine der beiden ihm bisher zugeteilten Torpedobootsflottillen sollte neue Boote erhalten; weiter erbat er eine dritte Flottille sowie die Verstärkung der Sundflottille. Statt einer bezeichnete er 2 Minensuchdivisionen als erforderlich. Großes Gewicht legte er auf U-Boote: 7 für Fernunternehmungen, 2 zur Sicherung Libaus und 3 zum Minenlegen. Seine Unterführer stellten noch höhere Forderungen, namentlich die Verlegung von 4 Großkampfschiffen nach Libau; der Prinz gab ihren Überlegungen zwar recht, aber er hatte seine Ansprüche im Hinblick auf die Erfordernisse des Hauptkriegsschauplatzes und den herrschenden Mangel an Material und Personal so niedrig wie möglich gehalten. Dieser hatte einen solchen Grad erreicht, daß der Chef des Admiralstabes, Admiral v. Holtzendorff, obwohl auch er die Berechtigung der Forderungen des Prinzen im allgemeinen anerkannte, nur einen geringen Teil bewilligen konnte.

Die Ostsee bekam kein einziges kampfkräftiges Schiff. Die beiden in Libau liegenden Linienschiffe behielten von ihren Besatzungen nur soviel, daß sie sich an der Hafenverteidigung beteiligen konnten. „Roon" wurde außer Dienst gestellt. Weder „v. d. Tann" noch andere Großkampfschiffe waren in der Nordsee entbehrlich. 1 Kleiner Kreuzer trat zu den 2 in der Ostsee vorhandenen, die U-Boote wurden vorläufig auf 2 große, 2 kleine und 1 Minenleger beschränkt. Eine zweite Minensuchdivision sollte gestellt werden, nicht aber eine dritte Torpedobootsflottille[1]).

Bei diesen Stärkeverhältnissen sah sich Prinz Heinrich genötigt, die bisher geübte Taktik der Einschüchterung des Gegners endgültig fallen zu lassen. Dafür griff er seinen alten Plan auf, der feindlichen Flotte, Schiffen wie U-Booten, das Auslaufen durch Minen zu erschweren: er beschloß die Verseuchung des ganzen Raumes zwischen den Stockholmer Schären und Dagö. Südlich davon sollten U-Boote Wache halten; sie und die Minen mußten den undurchführbar gewordenen Patrouillendienst der Torpedoboote ersetzen. Einige neue Sperren sollten den Flankenschutz gegen den Rigaischen Meerbusen vervollständigen. Zur unmittelbaren Sicherung der Schiffahrt gegen U-Bootsangriffe war mit kleinen bewaffneten Fahrzeugen ein Geleitdienst einzurichten. Auf besonders gefährdeten Strecken sollten U-Bootsfallen, gelegentlich auch Torpedoboote, Flugzeuge und Luftschiffe kreuzen. Zur Bekämpfung

[1]) Im Frühjahr 1916 befehligte Vizeadmiral Schultz die Aufklärungsstreitkräfte, Konteradmiral Langemak führte nur die Kreuzer und die Torpedoboote. In Libau lagen zur Hafenverteidigung die Linienschiffe „Braunschweig" und „Elsaß", die X. Torpedobootsflottille war noch nicht mit neuen Booten versehen.

gesichteter U-Boote waren auch die Minensuchboote, Vorpostenboote und eine in der Aufstellung begriffene U-Bootssuchflottille heranzuziehen. Handelsschutz und Handelskrieg im Bottnischen Meerbusen konnten nur hin und wieder durch ein U-Boot ausgeübt werden. Das Minen-U-Boot sollte die Fahrwasser der Åbo-Åland-Schären verseuchen. An die Entsendung von U-Booten in den Finnischen Meerbusen war dagegen kaum zu denken. Die Kriegsleitung erklärte sich mit den Plänen des Oberbefehlshabers einverstanden, bewilligte die erforderlichen 3 500 Minen und bemühte sich um die Bereitstellung der Handelsschutzfahrzeuge. Im Großen Hauptquartier und im Admiralstab, beim O. d. O. und beim B. d. A. d. O. war man sich bewußt, daß bei dieser Art der Kriegführung Erfolge gegen die Baltische Flotte schwer zu erzielen, Rückschläge nicht zu vermeiden sein würden. Aber man hoffte, ohne größere Verluste an Kriegs- und Handelsschiffen den kriegswichtigen Handelsverkehr in der Ostsee und den Nachschub des Heeres nach Libau in dem notwendigen Umfang aufrechterhalten zu können.

Schon 1914 war in Verfolg des für die Ostsee erlassenen Operationsbefehls nördlich Dagö eine große Sperre gelegt worden[1]). 1915 hatte Prinz Heinrich zwei Minenfelder hinzugefügt, später noch eine Anzahl Sperren bei Bogskär, welche die von den Åland-Inseln ausgehenden Wege verriegeln sollten. Diese Minen bildeten ebenso wie die vor dem Rigaischen Busen gelegten Sperren und die Östergarn-Lyserort-Stellung einen brauchbaren Rahmen, wenn auch Eis und Seegang in ihnen manche Lücke gerissen hatten. Jetzt wollte der Prinz sämtliche Kurse zwischen den navigatorischen Punkten der nördlichen Ostsee erfassen, so daß der Feind möglichst schon vor den eigenen Stützpunkten, spätestens aber bei Ansteuerung der schwedischen Küsten auf Minen traf. Nicht gesperrt werden durften die schwedischen Hoheitsgewässer. Doch fand sich südwestlich Almagrundet-Feuerschiff eine Stelle, wo ein ahnungsloser Feind nicht der Kette der etwas zurücktretenden Schären folgen, sondern die freie See benutzen würde; hier wurde 4 sm von der nächsten „nicht dauernd vom Wasser überspülten" Schäre eine Sperre vorgesehen. Auf dem Längengrad von Gotska Sandö blieb eine Fahrstraße für die nach Norden vorstoßenden eigenen U-Boote frei. Auch im Osten konnten sie unter Land, wo das Auslegen von Sperren wegen der Küstenwachen und Minensucher zwecklos war, passieren. Insgesamt sollten nördlich der Linie Hufvudskär—Gotska Sandö—Filsand und vor dem Rigaischen Meerbusen 20 Sperren mit einer Länge von etwa 90 sm gelegt werden. In der Hauptsache kamen die 150 kg Sprengstoff enthaltenden E-Minen zur Verwendung, soweit diese nicht ausreichten, die mit nur 20 kg geladenen U-Minen. In Anbetracht der Knappheit an U-Booten mußte die vorgesehene Bewachung des Sperrgebietes auf 1 U-Boot beschränkt werden, das bei Gotska Sandö eine Wartestellung einnehmen sollte. Zwischen Gotland und Kurland sicherten allein die in Windau und Libau stationierten Flugzeuge, unmittelbar vor Libau lagen einige Fischdampfer auf Vorposten.

Der Schutz der Verkehrswege von der westlichen Ostsee nach dem Sund, Landsort und Libau gegen Unterseeboote war bis zum Herbst 1915 durch Vorpostenboote, Luftschiffe und Flugzeuge ausgeübt worden, die auf den Straßen patrouillierten und ein-

[1]) Vgl. „Der Krieg zur See", Ostsee Band I und Karte 1.

zelne wichtige Transporte begleiteten. Als dann die U-Bootsgefahr erheblich zunahm, wurden außerdem drei Torpedobootsflottillen von Libau und Swinemünde aus eingesetzt; sie fuhren in Gruppen von 2 und 3 Booten nach festem Plan gewisse Positionen ab, kreuzten im besonderen bei Landsort und an beiden Enden von Öland, wo die Dampfer aus navigatorischen Gründen die schwedischen Hoheitsgewässer mieden. Jetzt, da es an Torpedobooten fehlte und auch sonst nicht genügend Fahrzeuge zur wirksamen Überwachung der über 900 sm langen Wege zu beschaffen waren, galt es etwas Neues zu erproben: den verschiedentlich vorgeschlagenen Geleitdienst mit bewaffneten kleinen Küsten- und Fischdampfern. Prinz Heinrich schob alle Bedenken, die teils von ihm selbst erkannt, teils vom Admiralstab oder von den Reedern geäußert wurden, beiseite, denn er sah in dem Geleitdienst den einzigen durchführbaren Schutz für die gefährdete Erz- und Lebensmittelversorgung und den Nachschub des Heeres nach Libau. Er erwirkte bei der Kriegsleitung die Aufstellung einer Handelsschutzflottille aus 50 bis 60 Fahrzeugen, machte selbst die Hälfte aus seinen Vorpostenflottillen frei und half bei der Besetzung der übrigen sowie des Stabes durch Verzicht auf Indienststellung eines älteren Kreuzers an Stelle der im Dezember 1915 durch Mine beschädigten „Lübeck". Die Schutzboote erhielten die Aufgabe, über Wasser angreifende U-Boote am Anhalten und Versenken von Dampfern zu hindern, waren aber auch bestimmt, die Geleitzüge ähnlich der bei Kriegsschiffen bewährten Sicherung durch Torpedoboote gegen etwaige Torpedoangriffe zu schützen und die U-Boote zu vernichten. Sie wurden ebenso wie alle Torpedo-, Minensuch- und Vorpostenboote mit einem Geschütz, Wasserbomben und dem neuen Schleppgerät, dem mit Sprengstoff gefüllten U-Boots-Drachen ausgerüstet.

Der Kampf gegen die feindlichen Minen sollte in der Weise geführt werden, daß die an der Küste entlang führende Straße nach Libau und Windau durch Säuberung ihrer Umgebung verbessert und daß vor den Häfen Auslaufwege geschaffen und freigehalten wurden. Hier waren die drei aus Motorbooten bestehenden Minenräumdivisionen am Platze, die ihrer geringen Seefähigkeit wegen nur in der Nähe ihrer Stützpunkte verwendbar waren. Die beiden Minensuchdivisionen hatten zunächst die russischen Sperren zwischen Gotland und Rixhöft, auf denen im Winter „Danzig" und „Lübeck" beschädigt worden waren, festzulegen. Danach sollten sie einen 10 sm breiten, alle Küsten meidenden Ost-West-Weg von Libau nach Arkona absuchen, südlich an jenen Sperren vorbei und südlich Bornholm; ferner eine Abzweigung von diesem Weg ab nach der Enge nördlich Bornholm. Dadurch wollte der O. d. O. sich eine Reserveverbindung schaffen, die nicht so leicht von feindlichen Minenschiffen oder U-Booten gefunden und verseucht werden konnte. Freilich wurden die Verbände durch diese großen Aufgaben für Monate festgelegt, auch mußten sie weit draußen schutzlos gegen die russischen Zerstörer arbeiten, sofern nicht gerade eine eigene Flottille, Flugzeuge oder Luftschiffe unterwegs waren; aber der Zweck rechtfertigte solchen Einsatz. Außerhalb der unter Kontrolle gehaltenen Wege lag die Sicherung gegen Minen den Torpedobooten ob, die jetzt alle mit Minensuchgerät ausgerüstet waren, aber wegen ihrer sonstigen zahlreichen Aufgaben nur in besonderen Fällen für diesen Dienst frei gemacht werden konnten.

Teils zum Handelsschutz, teils zum Minensuchen, teils auch zur Verstärkung der

Sundbewachung und zur Sicherung der westlichen Ostsee stand in den Gewässern um Rügen ein eigens für die U-Bootsbekämpfung geschaffener neuer Verband, die U-Boots-Suchflottille des Korvettenkapitäns z. D. v. Rosenberg. Diese bestand mangels besserer Fahrzeuge aus langsamen Heringsloggern, die aber vermöge ihrer großen Zahl — 6 Gruppen zu je 12 Loggern — wohl imstande waren, einem in ihren Bereich gekommenen U-Boot das Entkommen schwerzumachen. Jeder Logger hatte außer kleinem Geschütz, Wasserbomben und U-Bootsdrachen 2000 m großmaschige, bis 24 m tiefgehende Stahldrahtnetze an Bord, eine Gruppe konnte also eine Strecke von rund 10 sm sperren; ferner besaß jedes Boot einen der neuen „fliegenden" Unterwasser-Geräuschempfänger, die freilich kaum eine Seemeile weit reichten. Die Loggergruppen wurden von kleinen Torpedobooten geführt und von einer größeren Zahl von Motorbooten unterstützt. Ob die Flottille schlagkräftig, beweglich und seefähig genug sein würde, um näher am Feind verwandt zu werden, mußten die Erprobungen zeigen.

Eine weitere U-Bootsabwehrmaßnahme des Oberbefehlshabers bildete der Ausbau der Sperre an der Gjedser-Enge. Wiederholt hatte U-Bootsalarm die in der Kieler Bucht übenden Schiffe gestört. Zwar erwiesen sich derartige Meldungen meist als irrig, aber die Gefahr wuchs mit der Vervollkommnung der feindlichen U-Boote. Prinz Heinrich ließ nicht nur die Ende 1915 gelegte, durch Winterstürme zerstörte Netzsperre erneuern, sondern ergänzte sie durch eine Trossensperre und verlängerte sie durch eine Reihe U-Minen längs des Gjedser-Riffs bis zur dänischen Hoheitsgrenze. Die Durchfahrtslücke bei Wustrow wurde von Vorposten- und Fischermotorbooten überwacht, ein Scheinwerferschiff leuchtete nachts die neutralen Gewässer ab. Die Stellung richtete sich auch gegen feindliche Minenleger, die etwa in der Maske von Handelsschiffen in die westliche Ostsee vorzudringen suchten. Als sich zeigte, daß selbst größere Dampfer die Sperre nördlich umgingen, indem sie eine schmale Fahrrinne innerhalb der dänischen Hoheitsgewässer benutzten, erwog der Prinz, die Sperre bis zum Rödsand zu verlängern, verzichtete aber schließlich, weil Dänemark die Unterhaltung eines Lotsendienstes für die Küstenschiffahrt zur Bedingung machte.

Schließlich galt es, das Eindringen englischer U-Boote vom Kattegat her in die Ostsee zu verhindern. Der Kleine Belt war seit 1914 gesperrt. Westlich Alarö waren Netze gelegt, die schmale, aber jetzt für die größten Schiffe passierbare Lücke wurde von „Panther" bewacht. Östlich der Insel lag in dem deutschen Teil des Fahrwassers eine Reihe Minen, dahinter ein Hilfsstreuminendampfer und mehrere Wachfahrzeuge; die Feuerrinne und der Baagö-Sund waren auf deutsche Veranlassung von Dänemark für gesperrt erklärt, aber nur in dem letzteren lag eine Minensperre, die zudem mit Hilfe dänischer Torpedoboote passiert werden konnte. Wenn auch die benachbarten Leuchtfeuer gelöscht waren, bestand doch die Möglichkeit, daß feindliche U-Boote unter ortskundiger Führung durchbrachen. Der O. d. O. wünschte darum eine Zusatzsperre wenigstens bis zur 6-m-Linie, aber die Kriegsleitung versagte ihre Genehmigung für solche planmäßige Verletzung der dänischen Hoheitsrechte. Die in Apenrade zur Verfügung stehenden Flugzeuge durften nur bis südlich Fredericia aufklären.

Die politische Rücksichtnahme trat auch am Südausgang des Großen Belts hemmend in Erscheinung. Dieser war durch zwei Reihen Minen vollständig gesperrt, jedoch nur in 3 m Tiefe und nicht mehr lückenlos infolge des langen Ausliegens. Vergebens beantragte der Prinz ein U-Bootsnetz für die 20 m tiefe, navigatorisch leicht zu befahrene Rinne unter Langeland; ein Versuch, die dänische Zustimmung zu erlangen, schlug fehl. Er mußte sich damit begnügen, im freien Wasser eine dritte Minensperre zu legen und südlich jener Rinne am Rande der Hoheitsgewässer ein Netz auszubringen. Im übrigen mußte er auf die Wachsamkeit der nördlich und südlich kreuzenden 2 bzw. 3 Vorpostenboote und der im Süden verteilten 10 Fischermotorboote vertrauen. In kritischen Zeiten konnte er auf einige Flugzeuge der Schulstation Holtenau zählen. Der Große Belt war außerdem östlich und westlich Sprogö und östlich des Vengeance-Grundes durch dänische Minen gesperrt; aber auch diese waren alt und von den neutralen, durch den eintönigen Dienst abgestumpften Bewachern nicht dieselbe Aufmerksamkeit zu erwarten wie von den eigenen Vorposten.

Durch den Sund waren erwiesenermaßen schon wiederholt englische U-Boote eingedrungen, zwei im Oktober 1914, eins im August, zwei im September 1915; nur ein U-Boot war den navigatorischen Schwierigkeiten und dem deutschen Wachdienst zum Opfer gefallen. Darauf war quer vor dem Südausgang ein Minenfeld (vier Sperren) gelegt worden, so daß der Verkehr, in die dänischen Hoheitsgewässer zusammengedrängt, beim Austritt in die freie See leichter zu beobachten war. Nachdem nunmehr die U-Bootsnetze frontreif geworden waren, vervollständigte Prinz Heinrich die Sundstellung durch eine Netzsperre, die längs der Hoheitsgrenze bis in das dänischerseits minenverseuchte Gebiet in der Kjöge-Bucht reichte und westlich des deutschen Minenfeldes nur eine schmale Lücke ließ. Auf der schwedischen Seite bestand schon seit Sommer 1915 ein Weg, auf dem nach dem Osten bestimmte Schiffe sich der Sundkontrolle entziehen konnten. Verhandlungen mit Schweden über eine Sperrung dieses Fahrwassers, der Kogrund-Rinne, für U-Boote hatten nur die Löschung der Leuchtfeuer und ein allgemeines Durchfahrtverbot für U-Boote, nicht aber eine wirksame Bewachung, geschweige denn eine Sperrung erreicht. Den Plan, selbst Minen zu legen, verwarf der Admiralstab aus politischen Gründen, er schlug als Notbehelf vor, den um das Falsterbo-Riff herumführenden, durch Untiefen an den Rand der Hoheitsgewässer gebundenen Teil des Weges stellenweise mit Minen einzufassen und dadurch unsicher zu gestalten, um Dampfer wie U-Boote von der Benutzung abzuschrecken. Die Neutralen wurden gewarnt, indem das Gebiet nahe der Hoheitsgrenze als gesperrt erklärt wurde. Die Bewachung der Kogrund-Rinne war in erster Linie dem Hilfsstreuminendampfer anvertraut, der seit dem Herbst 1915 nördlich vom Bred-Grund lag, die der Durchfahrtslücke südlich Dragör einem mit Scheinwerfern besonders gut ausgerüsteteten Lichtsperrschiff. Vorpostenboote waren über das ganze Gebiet verstreut, Aufklärungsflugzeuge standen auf „Glyndwr", später „Answald" sowie in Warnemünde und Stralsund zur Verfügung[1]), den Kern

[1]) Die Flugstation Stralsund wurde im Laufe des Sommers nach Wiek und Bug auf Rügen verlegt — Zu „Glyndwr" und „Answald" vgl. Ostsee Band II.

der Sundbewachung bildeten 2 bis 4 Torpedoboote der IV. Flottille, die Leitung hatte der älteste ihrer Kommandanten.

Als sich Anfang April die Gerüchte über englische Einbruchsabsichten verdichteten, wurde das alte Minenfeld durch eine fünfte Sperre verstärkt, vor allem aber stellte die Hochseeflotte auf Befehl der Kriegsleitung ein Linienschiff des II. Geschwaders für den Sund zur Verfügung. Abwechselnd „Hessen" und „Preußen" wurden am Lill-Grund verankert und gegen Süden durch Netzsperren geschützt. Zunächst zwei, später eine Loggergruppe der U-Bootssuchflottille, bewachten im Verein mit Fischermotorbooten die Netze und hielten sich bereit, die Lücken zu schließen; im Alarmfall sollte die gesamte Suchflottille die Linie Stevns—Falsterbo mit Netzen sperren. Die Flugzeuge erhielten wieder Erlaubnis, den Sund zu durchfliegen, was im Februar verboten worden war, da Dänemark sich über Neutralitätsverletzungen beklagt hatte. Die zur Zeit durch Instandsetzungsarbeiten geschwächte IV. Flottille war, so hoffte Prinz Heinrich, bald stark genug, um die Bewachung bis zum Nordausgang des Sundes vorzuschieben. Sein Antrag auf vorübergehende Gestellung einer Halbflottille aus der Nordsee wurde abgelehnt, ebenso der Vorschlag, im Kattegat Minen zu legen, letzteres hauptsächlich aus politischen Gründen. Alle diese Pläne und Maßnahmen richteten sich in erster Linie gegen die angekündigten englischen U-Boote, dann auch gegen einen Überfall leichter Streitkräfte auf die Sundbewachung. Ernstere Unternehmungen der „Großen Flotte" in Betracht zu ziehen, hielten sowohl der Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte wie die Chefs der Hochseeflotte und des Admiralstabs nicht für notwendig. Man legte nur in einer gemeinsamen Besprechung in Wilhelmshaven grundsätzlich fest, daß in solchem Falle die Hochseeflotte solange wie möglich geschlossen in der Nordsee gehalten, die Verteidigung der Belte demgemäß gegebenenfalls den an Ort und Stelle vorhandenen schwachen Kräften überlassen werden sollte.

Die Sundsperre diente ferner der Kontrolle der Handelsschiffahrt. Hier wurde eine Art Blockade der russischen Ostseehäfen durchgeführt. Die schwierigen Fahrwasserverhältnisse der Flint-Rinne, die zu Kriegsbeginn von Deutschland erwirkte Einziehung der Feuerschiffe und Löschung der Leuchtfeuer, die Sperrung des zum Festungsgebiet von Kopenhagen gehörenden Drogdenfahrwassers, schließlich die deutschen Minen und Netze machten einen Verkehr bei Nacht und unsichtigem Wetter unmöglich. Tagsüber sorgten die Torpedoboote dafür, daß kein feindlicher Dampfer oder Segler und kein Neutraler mit Konterbande passierte, indem sie Äußeres und Papiere der Schiffe prüften. Verdächtige wurden zur Untersuchung nach Swinemünde eingebracht; denn auf See war eine genaue Kontrolle der unteren Schichten der Ladung ausgeschlossen, in denen erfahrungsgemäß manchmal Konterbande verborgen wurde. Leider bekam die Handelssperre dadurch ein Loch, daß Schweden die Kogrund-Rinne und das Falsterbo-Fahrwasser für Schiffe bis 5 m Tiefgang ausbojte. Die schwedische Regierung verbot zwar sowohl die Ausfuhr wie die Durchfuhr von Konterbande, machte aber die Überwachung der die Kogrund-Rinne passierenden Fahrzeuge von Zugeständnissen abhängig, zu denen sich Deutschland nicht bereit fand. Infolgedessen hatten schon mehrfach nach Raumo bestimmte dänische und schwedische Küstenfahrer unter den Augen der deutschen Wachtboote die Rinne

benutzt, und einige größere Dampfer des Feindbundes, die in Rußland vom Kriege überrascht worden waren, hatten mit schwedischer Besatzung und geleitet von schwedischen Torpedobooten auf diesem Wege die Ostsee verlassen. Die Bemühungen, solchen Schiffen vorher an geeigneten Stellen aufzulauern und sie zu verfolgen, hatten immerhin den Erfolg gezeitigt, daß der Konterbandenverkehr noch keinen bedrohlichen Umfang angenommen hatte. Die großen Waffen- und Munitionslieferungen Frankreichs, Englands und Amerikas nahmen nach wie vor den Weg über Ostasien oder warteten das Freiwerden von Archangelsk ab; einzelne weniger umfangreiche und auffallende Sendungen, die Post und Personen benutzten von Narvik, Drontheim, Bergen, Kristiania und Gotenburg aus die Bahn oder den Göta-Kanal.

Die Einfahrt nach Gotenburg lag innerhalb der Reichweite der deutschen Torpedoboote. Ende 1915 waren viermal Flottillen der Hochseeflotte durch Sund oder Kleinen Belt oder aus der Nordsee vorgestoßen, um den lebhaften Verkehr dieses Hafens einer Prüfung zu unterziehen; sie hatten keine nennenswerte Konterbande gefunden. Die Ostseestreitkräfte konnten 1916 die für eine solche Unternehmung erforderliche Anzahl Boote vorläufig nicht freimachen. Nur im südlichen Kattegat lauerte hin und wieder eine Rotte Torpedo- und Vorpostenboote den kleinen Dampfern und Seglern auf, die von Halmstad und anderen schwedischen Häfen aus Grubenholz nach England verschifften, oder sie beaufsichtigten durch Stichproben die Lebensmittelausfuhr aus Kopenhagen und Aarhus nach England, die gemäß Sonderabkommen mit Dänemark durchzulassen war. Im Februar und März ließ der O. d. O. wiederholt eine der an der Ostküste Schwedens zur Zeit entbehrlichen U-Bootsfallen an der Westküste kreuzen, einesteils zur Kontrolle des neutralen Handels, in erster Linie aber zur Bekämpfung englischer U-Boote, sei es, daß diese in die Ostsee einbrechen wollten oder daß der deutsche Handel ihr Ziel war. Es verkehrten im Kattegat zwar nur noch wenige deutsche Dampfer, aber die Einfuhr von Erzen, Karbid und Fischen aus Norwegen hatte noch nicht aufgehört und die Kohlenausfuhr nach Schweden war im Steigen begriffen. Der Bitte der beteiligten Reedereien, den im Aufbau begriffenen Geleitdienst bis Gotenburg auszudehnen, hatte der Prinz aus Mangel an Booten nicht entsprechen können, er empfahl, den Schutz der neutralen Hoheitsgewässer auszunutzen, was mit Hilfe schwedischer Lotsen an der ganzen Küste möglich war.

Der Schutz der von Luleå kommenden Erzdampfer auf der langen Reise durch den Bottnischen Meerbusen konnte von Überwasserstreitkräften nicht geleistet werden. Für Torpedoboote waren die Entfernungen bis zum nächsten Stützpunkt viel zu groß; Hilfskriegsschiffe mehr oder weniger regelmäßig in den unmittelbaren Machtbereich der feindlichen Flotte zu schicken, war gefährlich. Es blieb nur übrig, die Dampfer immer wieder vor leichtfertigem Verlassen der neutralen Gewässer zu warnen, sie auf die Vorteile eines Lotsen hinzuweisen und bei der schwedischen Regierung dahin zu wirken, daß sie durch ausreichenden Wachdienst mit Kriegsschiffen russische Neutralitätsverletzungen verhinderte. Von Zeit zu Zeit gedachte man ein U-Boot in die Botten-See zu entsenden, um die Handelskrieg führenden russischen Kreuzer, Zerstörer und U-Boote anzugreifen und vor ihren Stützpunkten Minen zu legen. Von der Tätigkeit der U-Boote war zugleich eine Störung des ganzen nicht bedeutenden, aber

doch 30 bis 40 kleine Dampfer beschäftigenden schwedisch-finnischen Handels zu erwarten.

Ob es möglich sein würde, in den Finnischen Meerbusen U-Boote zu schicken und die Baltische Flotte selbst anzugreifen, war zweifelhaft, da der U-Bootkrieg gegen England alle irgend entbehrlichen Boote beanspruchte. Selbst als dieser bald wieder eingestellt wurde, erhielt die Ostsee erst nach und nach eine Anzahl größerer U-Boote. Man hoffte, hin und wieder den Nordausgang des Moon-Sundes unter Bewachung halten, außerdem dort und in den Åbo-Åland-Schären Minen werfen zu können. Über Art und Umfang der feindlichen U-Bootsabwehr war so gut wie nichts bekannt.

Vielleicht konnten die neueren Luftschiffe, die bei großem Aktionsradius eine Nutzlast von mehr als 2000 kg zu tragen vermochten, Reval, Helsingfors und sogar St. Petersburg mit Bomben belegen, auf Schiffen und Hafenanlagen Schaden anrichten oder in der Hauptstadt eine Panik hervorrufen. Allerdings stand ihnen, abgesehen von einem Notlandeplatz in Libau, vorläufig als einziger Hafen Seddin in Pommern zur Verfügung. Sie konnten daher die großen Entfernungen (Seddin—St. Petersburg 1000 km) nur überwinden, wenn eine lange, dunkle Nacht die Abwehr lahmlegte, kühle Tage den Gasverlust herabdrückten und schwache östliche Winde die Rückkehr erleichterten. Diese Bedingungen neben der vollen Bereitschaft von Schiff und Besatzung trafen höchst selten zusammen, zumal bei dem Mangel an ausländischen Wetternachrichten eine Vorhersage selbst nur auf 24 Stunden kaum möglich war. Die Kriegsleitung schätzte aber die zu erwartende Wirkung doch so hoch ein, daß sie, kurz vor den Geschwaderangriffen auf England, dem Antrag des O. d. O. auf Überweisung von „L 20" und „L 21" stattgab. Beide Luftschiffe kehrten Anfang April nach sechswöchigem Warten unverrichteter Sache nach der Nordsee zurück. Die der Ostsee dauernd zugeteilten Schütte-Lanz-Schiffe „SL 3" und „SL 8" fuhren gegen Ende des Monats einen vergeblichen Anlauf gegen Reval, wurden dann auf die im Moon-Sund liegende „Slawa" und Pernau angesetzt, ohne einen wesentlichen Erfolg zu erzielen, und mußten sich schließlich, zusammen mit zwei von der Armee zur Verfügung gestellten Schiffen, „LZ 87" und „LZ 88", für den Sommer mit Aufklärungs- und Sicherungsaufgaben begnügen. Bis zu einem gewissen Grade konnten die Flugzeuge für sie einspringen. Diese erreichten von Windau und Angernsee aus die West- und Südostküste von Ösel und waren voraussichtlich stark genug, die feindlichen Flieger niederzuhalten. Ihre nur 5 kg schweren Bomben genügten zur Not, um in leicht gebauten Flugstützpunkten, in Häfen und an Deck der Kriegsschiffe Schaden anzurichten. Bessere Wirkung gegen die letzteren, im besonderen gegen „Slawa", wurde von den in absehbarer Zeit frontreifen Torpedoflugzeugen erhofft.

Die Unterstützung der Armee, die im Frühjahr und Sommer 1915 dem Seekrieg das Gepräge gegeben hatte, beschränkte sich 1916 zunächst auf die Sicherstellung der Transporte nach Königsberg, Memel und Libau, den Hauptetappenorten der nördlichen Ostfront, und auf Mitwirkung bei dem Schutz der Ostküste Kurlands. Zwischen die von der 1. Kavallerie-Division gestellten Küstenwachen waren Marine-Nachrichtenstellen eingestreut; Landflugzeuge der Marine besorgten die Aufklärung über dem Rigaischen Meerbusen und beteiligten sich an der Störung des Bahnver-

kehrs hinter der russischen Front; im Frühjahr wurde die Seeflugstation Angernsee in Betrieb genommen, der sobald wie möglich Torpedoflugzeuge zugeteilt werden sollten; ein besonderes Kommando legte mit Hilfe von über Land herangeschafften Booten eine Anzahl Minensperren in dem Gebiet, von dem aus russische Kriegsschiffe die deutschen Stellungen beschossen hatten. Nötigenfalls wollte Prinz Heinrich ein kleines U-Boot in den Meerbusen schicken, ungeachtet der zahlreichen Minen, mit denen die Russen die Einfahrt gesperrt hatten; er hoffte minenfreie Kurse ausfindig zu machen, indem er die feindlichen Wachfahrzeuge von Land, aus der Luft und durch U-Boote beobachten ließ. Eine Wiederholung des Einbruchs vom August vorigen Jahres war nur für den Fall vorgesehen, daß die Armee etwa den Seeweg nach Riga brauchte. Dann aber mußte vorher die dauernde Seeherrschaft in diesem Meeresteil erkämpft werden, was nach der übereinstimmenden Anschauung der leitenden Marinestellen die Eroberung von Ösel und Moon zur Voraussetzung hatte. Der Chef des Admiralstabes, Admiral v. Holtzendorff, hatte eine solche große Landungsunternehmung für April 1916, also die Zeit kurz vor der Eisschmelze, in Vorschlag gebracht, nicht zuletzt im Hinblick auf politische Vorteile; aber die Oberste Heeresleitung hatte abgelehnt, weil sie zur Zeit alle Kräfte im Westen benötigte.

In der Marine beschäftigte man sich auch mit dem Plan einer Besetzung der Aland-Inseln. Als im Sommer 1915 der Marineattaché in Stockholm, Kapitän zur See v. Fischer-Loszainen, auf die weitgehenden militärischen und politischen Auswirkungen eines derartigen Schrittes aufmerksam machte, hatten sich zwar Admiralstab wie Generalstab ablehnend verhalten. Entweder waren lange Zeit erhebliche Teile der Hochseeflotte und eine nicht unbedeutende Truppenmacht erforderlich, oder, wenn das mit Aland durch Volkstum und Geschichte eng verbundene Schweden an die Seite der Mittelmächte trat, fiel der Schutz der neutralen Hoheitsgewässer für die deutsche Erzeinfuhr fort und diese bedurfte dann erheblicher Sicherungsstreitkräfte. Sollte die Besetzung gar als Auftakt zur Landung in Finnland und zum Aufbau einer neuen Front dienen, so wuchsen die Anforderungen an Truppen und Material, vor allem auch an Transportmitteln und Deckungsstreitkräften ins Ungemessene. Dabei war es sehr fraglich, ob die Finnen die Kraft zur Erhebung finden würden, militärisch war von ihnen zunächst keine Unterstützung zu erwarten. Aber der Gedanke an eine Aland-Unternehmung schlief nicht ein; er erhielt vorübergehend neue Nahrung, als im Frühjahr 1916 die schwedische Öffentlichkeit von der Partei der Aktivisten gegen russische Befestigungspläne mobilgemacht wurde.

Rußland hatte vor einem halben Jahr entgegen der im Frieden von 1856 (Krimkrieg) eingegangenen Verpflichtung mit der Befestigung der Aland-Inseln begonnen. Auf Aland selbst und auf einigen navigatorisch wichtigen Schären wurden Sprengungen und Erdarbeiten für Infanterie- und Artilleriestellungen vorgenommen, die Besatzung war wesentlich verstärkt worden, und neuerdings wurden leichte Geschütze hinübergeschafft. Waren diese Arbeiten zunächst wohl nur ein Teil der erweiterten Verteidigungsmaßnahmen, die 1915 der deutsche Einbruch in den Rigabusen ausgelöst hatte, so konnten sie ebensogut eines Tages gegen Schweden wirksam werden. Rußland gewann durch sie nicht nur einen festen Stützpunkt vor den Toren Stockholms, sondern auch die unumschränkte Herrschaft über die Zufahrt zum Bottnischen

Meerbusen, über die ganze, ausgedehnte Küste Nordschwedens, die keinen Kriegshafen aufwies und nur durch eine eingleisige Bahn mit der Hauptstadt in Verbindung stand, und sogar über den nördlichen Teil Norwegens, wo die Russen schon lange, etwa im Lyngenfjord einen eisfreien Hafen an der nordatlantischen Küste anstrebten. Sie wurden dadurch in die Lage versetzt, auf Schweden einen starken politischen Druck auszuüben. Da auf der anderen Seite England seine Hand auf die schwedische Einfuhr gelegt hatte und jederzeit mit der Flotte vor Gotenburg erscheinen konnte, fürchtete man in Schweden nicht mit Unrecht das Schicksal Griechenlands und Portugals. Es entstand eine gewisse Spannung, zumal als aus Finnland Truppenverschiebungen nach der Grenze gemeldet wurden. Die stark wirtschaftlich eingestellte schwedische Regierung, die anscheinend längst nachgegeben hatte, zeigte sich indessen von der russischen Erklärung, die Inseln würden bei Friedensschluß entfestigt werden, befriedigt, und es gelang ihr, die Stimmung im Lande bald wieder zu beruhigen. Schweden hielt die Befestigung der Åland-Inseln mit der Sicherheit des Landes für vereinbar und war nicht gewillt, die noch kurz vor dem Kriege vertretenen Besitzansprüche aufrechtzuerhalten. Von dieser Seite war also keine auch nur mittelbare Unterstützung einer deutschen Landung zu erwarten.

Kapitel 2

Das Legen der Minensperren. Minensuchen und -räumen

Sobald der Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte im Februar 1916 die Billigung der Seekriegsleitung zu seinen neuen Operationsabsichten gefunden hatte, begann er mit der Ausführung. Das große Minenfeld in der östlichen Ostsee hatte Zeit, da die Baltische Flotte vorläufig noch im Eise festlag; auch war der Hauptteil der Libauer Streitkräfte noch mit der Winterinstandsetzung beschäftigt, und die erforderlich hohe Minenzahl wurde erst im Lauf des März bis Mai verfügbar. Als erste kamen daher die Minen- und Netzsperren am Südausgang von Sund und Belten an die Reihe. Vizeadmiral Mischke, der Chef der Küstenschutzdivision der Ostsee, in dessen Bereich alle diese Sperren fielen, leitete das Auslegen.

Am Morgen des 28. Februar warf der Hilfsstreuminendampfer „Rügen", Kapitänleutnant Heinrich Meyer, begleitet von zwei Torpedobooten, eben südlich von Falsterbo-Riff, aber außerhalb der schwedischen Hoheitsgewässer, 140 U-Minen in drei Reihen, die vorher gelegten Ansteuerungsbojen und ein Oberflächenstand wurden abgeschossen. Das Manöver war durch Unsichtigkeit und Schnee so verzögert worden, daß ein von der schwedischen Küstenwache herbeigerufener Zerstörer zeitig genug eintraf, um das Fallen der letzten Mine mitanzusehen. Hierdurch wurde zwar die Geheimhaltung der Sperren von Anfang an durchbrochen, aber so merkte der Schwede, daß es Deutschland mit der vor zwölf Tagen erlassenen Warnung, einen bestimmten Streifen bei Falsterbo zu befahren, ernst war, und die zur Verschleierung der wahren Sperrlage vom Hilfsstreuminendampfer „Odin" ausgeführten Schein-

minenlegungen mußten an Wert gewinnen. Trotz allem sank gleich am 28. der schwedische Dampfer „Knippla" (500 BRT.) auf den Minen, und eine Woche später lief sein Landsmann „Martha" auf, konnte aber eingeschleppt werden. Hatte schon die Sperrgebietserklärung in Schweden verstimmt, so stieg die Entrüstung jetzt noch an, bis sich aus den Untersuchungen der schwedischen Marine ergab, daß die Schiffe fahrlässig navigiert hatten und daß keine einzige Mine innerhalb 3 sm von Land lag.

Der im Winter in Dienst gestellte Netzdampfer „Rossal", Kapitänleutnant der Seewehr E. Zander, mit seinen Leichtern und Schleppern legte am 19. und 20. März südlich Amager entlang den Hoheitsgewässern 12 km Netze aus, mit Erlaubnis Dänemarks bis in die von ihm gesperrte Kjöge-Bucht hinein. „Rossal" kam nachts auf Grund, konnte aber vor Ablauf von 24 Stunden abgeschleppt werden und die Arbeit beenden. Der Hilfsstreuminendampfer „Hertha" warf dazu angesichts dänischer Torpedoboote eine Reihe Scheinminen (leere Minengefäße und Kohlensäcke). Bei den Netzen handelte es sich um Bojenstellnetze aus starkem Stahltauwerk, die mit dem Unterliek verankert wurden, während das Oberliek von Bojen etwa 2 m unter Wasser gehalten wurde. Man befürchtete, U-Boote könnten die Sperre aufgetaucht überfahren, weshalb Anfang Mai parallel zu den Netzen eine starke Trossensperre ausgebracht wurde. Als Anfang April ein Linienschiff zu den Sundstreitkräften trat, wurde sein Ankerplatz am Bred-Grund durch zwei kürzere Netzsperren geschützt, was gleichfalls der Netzsperrverband ohne Schwierigkeiten ausführte. Außerdem warf „Odin", Kapitänleutnant der Seewehr Witt, 70 U-Minen am Westende des alten Minenfeldes südlich Drogden. Später wurden alle drei Netzsperren verdoppelt, weil Durchbruchsversuche gegen einfache Netze mit eigenen U-Booten, die freilich eine besondere Netzsäge erhalten hatten, erfolgreich gewesen waren. Im Juni konnten in der Flint- und Trindel-Rinne die ersten ortsfesten Unterwasser-Geräuschempfänger ausgelegt werden, deren Kabel zu dem Vorpostenboot an der Nordecke des Minenfeldes führten.

Die Sperre des Sundes wurde mit Hilfe aller vorhandenen Mittel durch eine dichte Kette von Bewachungsfahrzeugen vervollständigt. Je ein größerer Dampfer, ein Lichtsperrschiff oder Flugzeugmutterschiff bzw. ein Hilfsstreuminendampfer, ankerten südlich des dänischen Drogden-Feuerschiffs und nördlich der Kogrund-Rinne, um bei Tage den diese Straße benutzenden Handelsverkehr zu überwachen, bei Nacht die Fahrrinne mit Scheinwerfern zu beleuchten und dadurch zu sperren. In den beiden Sperrlücken der Drogden-Straße standen außerdem 2 Fischdampfer und 4 Logger, nördlich der Kogrund-Rinne 2 Fischdampfer, die nachts in die Flint-Rinne und in das Gebiet südlich der Insel Hven vorgeschoben wurden, am Westende der Netzsperre und hinter den Netzen 2 Fischdampfer, 8 Logger, schließlich an der Nordecke des Minenfeldes 1 Fischdampfer; den drei Hauptposten waren je 2 Fischermotorboote beigegeben. Die Logger am Südende der Drogden-Straße verengten nachts mit ihren Netzen die Durchfahrt auf 50 m. Östlich und westlich des Minenfeldes kreuzten 2 bis 4 Torpedoboote, soweit sie nicht auf Vorstößen begriffen waren. Das als artilleristischer Rückhalt dienende Linienschiff lag dicht südlich des Minenfeldes zu Anker. Anfangs wechselten „Hessen" und „Preußen" miteinander ab, Ende August trat „Lothringen", die mit Torpedoschutznetzen versehen worden war, an ihre Stelle; da das Schiff überhaupt nicht in den Hafen einlief, wurde die Besatzung

in ständigem Wechsel in die Heimat beurlaubt. Bei gutem Wetter klärte ein Flugzeug über dem ganzen Sund von Möen bis außerhalb Kullen auf; wenn das Flugzeugmutterschiff „Answald" nicht zur Stelle war, dienten „Glyndwr" und vom Herbst an „Bothnia" als Stützpunkt oder die Flugstation Stralsund half aus. Das Minengebiet bei Falsterbo wurde für gewöhnlich nicht bewacht.

Die Leitung der Sundbewachung lag in Händen des Chefs der IV. Flottille, Kapitän zur See Halm, in Warnemünde und des jeweils auf Vorposten befindlichen Gruppenführers. Falls die militärische Lage das Eingreifen des Linienschiffes erforderte, konnte dessen Kommandant den Befehl übernehmen. Organisatorisch gehörten die Torpedoboote zur 7. Halbflottille, Kapitänleutnant Graf v. d. Recke-Volmerstein, die Fischdampfer zur Vorposten-Halbflottille West, Kapitänleutnant d. R. Hollack, die Fischermotorboote zum Verband der Sicherungsboote der Ostsee, Kapitänleutnant d. R. Witt, die Logger zur U-Boots-Suchflottille, Korvettenkapitän z. D. v. Rosenberg; letztere waren in Saßnitz, die übrigen in Warnemünde beheimatet.

Die U-Minensperre hart nördlich des Gjedser-Riffs wurde am 26. März von S. M. S. „Nautilus", Fregattenkapitän Wilhelm Schultz, und dem Hilfsstreuminendampfer „Odin" geworfen, sie enthielt insgesamt 507 Minen mit nur 20 m Abstand und 3 m Tiefeneinstellung. Um dieselbe Zeit brachte „Rossal" von Wustrow bis zu dem neuen deutschen Feuerschiff und jenseits der Sperrlücke bis zum Gjedser-Riff 17 km Bojenstellnetze aus, im Mai ergänzte er die Sperre durch einen Schutzriegel für das Feuerschiff und durch eine Trossensperre, im August verdoppelte er sie durch eine zweite Reihe Netze. Die Bewachung wurde von der Vorposten-Halbflottille West ausgeübt, der hierzu auch einige Fischermotorboote zugeteilt waren. Außer in der Sperrlücke mußte sie zu beiden Seiten und am Nordende der Sperre Posten unterhalten, da öfters noch von kleineren Handelsschiffen die Friedenslage des eingezogenen dänischen Feuerschiffs angesteuert wurde; fast immer stellte sich dann heraus, daß die Kapitäne es nicht für nötig gehalten hatten, die „Nachrichten für Seefahrer", das überall bekannte, amtliche deutsche Nachrichtenblatt, zu lesen. So ging Ende April der norwegische Dampfer „Stromsnäs" (241 BRT.) auf der Minensperre verloren, obgleich er von „Silvana" durch Signale und Schüsse gewarnt wurde, und im Oktober sank ein schwedischer Segler (170 BRT.).

Im Fehmarn-Belt wurden noch wiederholt beim Eingang von U-Bootsmeldungen aus dem Kattegat ein oder zwei Sicherungslinien von je 10 Fischermotorbooten ausgelegt. Nach Fertigstellung der Gjedser-Sperren konnte dies unterbleiben, auch der bis jetzt dort aufrechterhaltene Lotsendienst wurde eingestellt, eine 3 sm breite Straße für die Schiffahrt freigegeben.

Das Auslegen der dritten Reihe Minen im Langeland-Belt, bestehend aus 165 E-Minen, die auf 5 bis 7 m Tiefe eingestellt waren, besorgte am 28. März der Hilfsstreuminendampfer „Rügen". Mitte Mai verankerte der Netzsperrverband in viertägiger Arbeit bei Kjels Nor, an der Hoheitsgrenze entlang, ein 11,5 km langes, zum größten Teil 24 m tief reichendes Netz. Die Bewachungsfahrzeuge stellte wie bisher die Vorposten-Halbflottille Kiel, Kapitänleutnant d. R. Meisner, und der Verband der Sicherungsboote.

Die Sperren im Kleinen Belt erfuhren erst Ende Juni eine gewisse Verstärkung, indem südlich der Minen im Baagö-Sund ein neuartiges leichtes „Anzeigenetz" ausgelegt wurde, bestimmt, den Bewachern den Durchbruch eines U-Bootes mittels einer Karbidanzeigevorrichtung zu melden. Der älteste Seebefehlshaber im Kleinen Belt, Korvettenkapitän Velten, verfügte über „Panther", 2 Hilfsstreuminendampfer, 2 Fischdampfer und 10 Fischermotorboote, von denen die Hälfte auf Wache war. Sofern es das Wetter erlaubte, klärte täglich ein Flugzeug von Apenrade her auf.

Die Sicherung der westlichen Ostsee wurde auf die Probe gestellt, als die Gerüchte von einem englischen Einbruch durch Feindmeldungen aus dem Skagerrak und Kattegat bestätigt wurden. Am 23. April abends befahl die Küstenschutzdivision verschärfte Bereitschaft, sie verstärkte die Bewachung, schickte 2 Vorpostenboote nach dem sonst unbewachten Grön-Sund und ließ die U-Boots-Suchflottille mit ihren Netzen zwischen Stevns Klint und Falsterbo eine Fanglinie auslegen und ordnete für die Flugstation erhöhte Aufklärungstätigkeit an. Diese glaubten daraufhin, die ihnen auferlegten Grenzen überschreiten zu können: Apenrade sandte ein Flugzeug durch den Kleinen Belt, „Glyndwr" ließ die Kjöge-Bucht absuchen, der Leiter von Warnemünde, Oberleutnant zur See v. Winterfeld, startete am 25. mit drei zum Teil noch in der Abnahme befindlichen Flugzeugen nach Zwischenlandung bei „Glyndwr" zu einem Fluge rund um Seeland; man sichtete mehrere Ölflecke in der Nähe von Fischerbooten, „531" wollte sogar bei Kallundborg ein U-Boot gesehen haben, konnte aber mit Rücksicht auf die Hoheitsgewässer seine Nationalität nicht feststellen. Dänemark erhob Einspruch, besonders gegen das Überfliegen der Sperren bei Sprogö; der Protest wurde in Berlin nicht anerkannt, man gab aber zu verstehen, daß man soweit wie möglich Rücksicht nehmen wolle. In denselben Tagen suchte ein Vorpostenboot vom Langeland-Belt her in das Smaalands-Fahrwasser einzudringen, wurde aber von einem dänischen Torpedoboot zurückgewiesen, weil diese Bucht zum geschlossenen Gewässer erklärt worden war. Die dänische Marine zeigte sich auf dem Posten, sie bestätigte damit ihre Versicherungen, den Durchbruch englischer U-Boote durch den Großen Belt, im besonderen durch das Smaalands-Fahrwasser nach dem Grön-Sund zu verhindern. Am Abend des 27. glaubte der Logger „Bussard" östlich Stevns Klint im Kielwasser eines dänischen Seglers ein Periskop zu sichten und erzielte auch mit dem U-Bootsdrachen eine Detonation; aber es zeigte sich nicht einmal ein Ölfleck, und ein von „Preußen" gestellter Taucher suchte vergebens. Dies blieb der einzige U-Bootsalarm, weshalb Vizeadmiral Mischke am 29. April die Sondermaßnahmen aufhob. Kurz danach meldete allerdings Flugzeug „543" (Köslin) ein tauchendes U-Boot bei Bornholm, so daß man im Zweifel blieb, ob nicht doch ein Engländer durchgekommen war. Tatsächlich ist dies nicht der Fall gewesen[1]).

In der mittleren Ostsee hatte bis Mitte März die von der Hochseeflotte entliehene I. Torpedobootsflottille den Patrouillendienst versehen. Statt ihrer nahm am 7. April die Handelsschutzflottille den Geleitdienst auf den verschiedenen Schiffahrtsstraßen auf[2]). Wenige Tage später erschien die U-Boots-Suchflottille des Korvetten-

[1]) Aus den Mitteilungen der englischen Admiralität.
[2]) Siehe Kapitel 3.

kapitäns z. D. v. Rosenberg, nachdem sie während des Winters in Kiel zusammengestellt war, am Sund und bezog den ihr zugewiesenen Stützpunkt Saßnitz. Von hier nahm sie neben dem Wachdienst Verbandsübungen vor und entwickelte unter Benutzung der an sie herantretenden Kriegsaufgaben die für ihre langsamen Fahrzeuge gebotene Kampfesweise. Es handelte sich um Sicherung einer Linie oder Fläche gegen U-Boote mittels Netzen und Horchgerät, Absuchen eines Streifens mit U-Bootsdrachen und Horchgerät, Einkesseln eines U-Bootes und Minensuchen, sämtliche Bewegungen auch unter Segel, da die Loggermaschinen bei schlechtem Wetter allein nicht ausreichten. Die kleinen Motorboote entsprachen in Seefähigkeit und Geschwindigkeit nicht den Anforderungen, die die Jagd auf U-Boote stellte. Sie wurden daher bald der IV. Minenräumdivision, Kapitänleutnant d. R. Kipke, zur Ausbildung im Minensuchen und Minenräumen zugeteilt. Die Räumdivision, bisher Hilfsminensuchdivision Kiel genannt, trat zu dem Zweck unter die S-Flottille, erhielt aber auch selbständige Aufgaben, so im Mai die Kontrolle des Weges Saßnitz—Bornholm südlich der Rönne-Bank, im Juni Arbeiten im Langeland-Belt. Im Juli machte sie sich, nunmehr mit den Booten der S-Flottille 4 Gruppen stark, von Rügenwaldermünde aus an die Beseitigung der alten Sperren nordwestlich der Stolpe-Bank, wurde Ende des Monats nach dem Raum nördlich und nordöstlich Arkona gerufen, wo ein Dampfer gesunken war, und beteiligte sich schließlich an der Herstellung des 10 sm breiten Ost-West-Weges auf der Strecke Stolpe-Bank—Rügen.

Diese umfangreiche Aufgabe wurde von Osten her unter Leitung des Befehlshabers der Aufklärungsschiffe in der östlichen Ostsee, Vizeadmiral Friedrich Schultz, schon am 30. März in Angriff genommen. In vierwöchiger, nicht immer vom Wetter begünstigter Arbeit ermittelte die IV. Minensuchdivision, Kapitänleutnant Maximilian v. Zitzewitz, Richtung und Ausdehnung der 100 sm von ihrem Stützpunkt Neufahrwasser entfernt liegenden sogenannten „Lübeck-Sperre[1]). Diese erstreckte sich fast gerade Ost—West, was die Sucharbeit sehr erleichterte, und wies die bisher noch nicht beobachtete Länge von 31 sm auf; die Minen lagen zum Glück 4 bis 5 m tief, so daß keine Bootsverluste eintraten. Nachdem dann der Verlauf des minenfreien Weges endgültig festgesetzt war, suchte sie bis Anfang Juli das Wegstück zwischen der „Lübeck"- und den alten Sperren nördlich Rixhöft, den Schenkel nach der Stolpe-Bank und die Verbindung nach der Bornholm-Enge ab, wobei sie sich zuletzt auf Stolpmünde und Swinemünde stützte. Die Notwendigkeit, die Boote zu überholen, verhinderte die Beendigung der Arbeit; die Division ging auf die Werft und wurde danach auf den Wegen bei Libau beschäftigt.

Die für die Ostsee neu bewilligte, im April zusammentretende II. Minensuchdivision, deren Chef, Kapitänleutnant Doflein, zugleich die ganze Flottille befehligte, stellte nach beendeter Ausbildung im Juni die Teilstrecke von Libau bis zur „Lübeck"-Sperre her und bestimmte anschließend die Endpunkte der russischen Sperre südlich Gotland, auf der „Danzig" im November manövrierunfähig geworden war. Auch diese war von ungewöhnlicher Länge; daß sie aus zwei Reihen bestand, wurde nur am Nordflügel erkannt. Nach Beendigung einer großen Kesselreinigung stellte

[1]) „Der Krieg zur See", Ostsee Band II, Seite 352 und Karte 8.

die Division Mitte August den nach der Bornholm-Enge führenden Teil des Ost-West-Weges fertig und brachte damit das Werk zum Abschluß.

Das Absuchen eines 380 sm breiten Streifens mittels vieler Längs- und mehrerer Zickzackkurse bedeutete eine große Leistung, zumal zwei Divisionen Besatzungen hatten, die im Minensuchen vorerst sehr geringe Erfahrung besaßen; die beteiligte Räumdivision war nicht einmal seemännisch voll ausgebildet, da sie von Reservisten der Matrosenartillerie besetzt war. Nirgends wurden Minen gefunden, auch nicht nördlich von Hela, wo nach russischen Angaben „Jenissej" im Dezember 1914 über 200 Minen gelegt hatte; anscheinend waren sie schon alle vom Seegang abgerissen. Die Inanspruchnahme der Verbände durch andere Aufgaben, wie Feststellung der russischen Sperren, Wegekontrolle an der Küste und U-Bootsjagd, aber auch die weiten Anmarschwege brachten es mit sich, daß die Arbeit drei, genau genommen sogar fünf Monate dauerte.

An der preußischen und kurländischen Küste säuberten die Minenräumdivisionen die Nachbarschaft der Schiffahrtswege. Bis Mitte März hatten die I. Division, Kapitänleutnant d. R. Frhr. v. Brandis, und die neu gebildeten, im Februar frontbereiten Divisionen (II. Korvettenkapitän August Altvater, III. Kapitänleutnant Weidgen) das minenverseuchte Gebiet bei Bernaten abgesucht und die russische Sperre südwestlich Libau beseitigt.

Dann übernahm die II. Minenräumdivision, die mit den seetüchtigen, von der Marine erbauten F-(Flach-) Booten ausgerüstet war, die Kontrolle der von Libau ausgehenden Wege mit Suchgerät, da es an Suchverbänden fehlte.

Die III. Minenräumdivision ging nach Windau. Sie verbreiterte die Zufahrt, stellte manche in den Karten verzeichnete Untiefe als nicht vorhanden fest, erkundete als Vorbereitung für eigenes Minenlegen die Ostgrenze des verseuchten Gebiets westlich Lyserort, wobei sie auf eine der im Dezember von „Nowik" geworfenen Sperren traf, und stellte von Mai bis Juli je einen Weg von Windau und Lyserort nach der Spon-Bank her. Die Arbeit, bei der eine kurze Sperre, anscheinend die von dem russischen U-Boot „Akula" geworfene, geräumt wurde[1]), ging infolge der schlechten Eignung der Boote nur langsam vonstatten; schon bei leichtem Seegang waren die nur teilweise gedeckten Hafen- und Flußbarkassen nicht mehr verwendbar.

Der I. Minenräumdivision wurde nach Grundreparatur und vorübergehender Verwendung in der Nordsee Mitte Mai aufgetragen, die Reste der alten russischen Sperre vor Pillau zu beseitigen; sie fand noch mehrere Minen, beseitigte sie und konnte Mitte Juni die verdächtigen Quadrate minenfrei melden. Als mehrere Dampfer auf Hindernisse unter Wasser, möglicherweise Wracks, stießen, verlegte die Division ihr Tätigkeitsgebiet nach Brüsterort, ohne etwas zu finden. Der Untergang des Dampfers „Velox", am 1. Juli nahe bei diesem Leuchtturm zwang dazu, von dem Fischerhafen Neukuhren aus weiter nach Minen zu suchen, doch wurden die 1914 nördlich Brüsterort von russischen Zerstörern geworfenen Minen nicht mehr vorgefunden. Das Schiff war offenbar auf eine treibende Mine gestoßen.

Die Verteilung der Räumdivisionen auf die ganze Küste bezweckte nicht nur

[1]) „Der Krieg zur See", Ostsee Band II, Seite 341.

Kontrolle und Vervollkommnung der Wege, sondern auch höchste Bereitschaft zur Beseitigung von U-Bootsminen und zur Bekämpfung der U-Boote selbst. Allein sie kamen außer bei falschem Alarm nicht zum Eingreifen, weil sich keine U-Boote zeigten.

Minen-Vorstöße an die finnische Küste

So früh wie möglich begann Vizeadmiral Schultz mit der großen Minenverseuchung vor dem Finnischen Meerbusen. Als Anfang März warme Tage befürchten ließen, daß das Eis bald aufgehen könnte, sollte das einzige in Libau befindliche U-Boot „U A" zur Erkundung nach Bogskär vorstoßen, wurde aber durch einen Kompaßversager daran gehindert. Nachdem die zweite Märzhälfte dann wieder Kälte und Sturm gebracht hatte, ging am 30. März Kommodore Langemak, der Führer der VI. Aufklärungsgruppe und der Torpedoboote, mit „Kolberg", Fregattenkapitän Kurt Frank, und „V 100", auf dem sich der Chef der X. Flottille, Korvettenkapitän Wieting, eingeschifft hatte, in See, um die für die Sperren vorgesehenen Plätze auszuloten; 10 Boote der X. Flottille[1]) sicherten gegen U-Boote und an gewissen Stellen gegen Minen, „U A", Oberleutnant zur See Scherb, holte sich an der Küste von Ösel ein Besteck und diente dann dem Kreuzer als navigatorisches Mark. Die Unternehmung wurde durchgeführt, obgleich grobe See das Loten erschwerte, die Torpedoboote wehrlos machte und sie beim Minensuchen behinderte, was wiederum „Kolberg" und „V 100" gefährdete. Treibeis wurde nirgends angetroffen, doch fand „V 100" Bogskär noch von einem Eiskranz umgeben. Das Loten war notwendig, weil die Ankertaue der Minen nur 130 m lang waren, während in der Nähe der beabsichtigten Sperren auch größere Tiefen vorkamen, die Karten aber als ungenau bekannt waren. Tatsächlich ergab sich, daß Sperre J westlich Dagerort nicht gelegt werden konnte. Vizeadmiral Schultz und Kommodore Langemak hätten gern auf sie verzichtet, sie waren schon vorher dafür eingetreten, daß zugunsten eigener Offensivunternehmungen durch Zusammenlegen der Sperren in Gruppen Straßen geschaffen wurden. Aber Prinz Heinrich wollte die Verseuchung so vollkommen gestalten, wie es die Minenzahl irgend gestattete, und verschob deshalb Sperre J nach Kopparstenarne zu.

Die Eisschmelze war weiter fortgeschritten als im vergangenen Jahr zur gleichen Zeit, es war damit zu rechnen, daß die russischen Panzerkreuzer ebenso wie Zerstörer und U-Boote schon aus Reval auslaufen konnten. Um so besser mußte vorgesorgt werden, daß der Feind nichts vom Minenlegen merkte. Die feindlichen Küsten mit Ausnahme des unbesetzten Bogskär durften bei Tage höchstens von einem U-Boot zur Besteckkontrolle angesteuert werden, die schwedischen Leuchtfeuer nur bei Nacht. Andererseits mußten die Sperren möglichst genau an ihren Platz gebracht werden, damit sie nicht später einmal eigene Streitkräfte gefährdeten. Das erforderte die Besetzung navigatorischer Punkte mit Torpedobooten auf den bis 200 sm langen

[1]) Die X. Flottille setzte sich noch aus Booten der Serie S 138 / S 149 zusammen, mit der Indienststellung der neuen Boote wurde eben erst begonnen.

Anmarschwegen, auf denen die Schiffe noch dazu teilweise Zickzackkurse liefen; „U A" konnte nur zu der I. Unternehmung herangezogen werden. Dabei verzichtete man auf den planmäßigen Gebrauch der Funkentelegraphie mit Rücksicht auf den feindlichen Peil- und Entzifferungsdienst.

Die zum Minenlegen geeigneten Schiffe wurden bis zur Grenze ihrer Leistungsfähigkeit ausgenutzt, um Zahl und Dauer der Unternehmen niedrig zu halten. Die beiden Kreuzer „Augsburg" und „Straßburg", Fregattenkapitäne Johannes Horn und v. Schlick, dienten ebenso als Minenleger wie die große Eisenbahnfähre „Deutschland", Korvettenkapitän v. Loewenfeld, und der Dampfer „Rügen", Kapitänleutnant Heinrich Meyer. Nur das Flaggschiff „Kolberg" und „V 100", das meist selbständig verwendet wurde, trugen keine Minen, übernahmen dafür navigatorische Aufgaben und die Sicherung gegen den Feind. Jedes Schiff konnte anfangs nur 2 Torpedoboote als U-Bootsicherung und zur Erhöhung der Gefechtskraft erhalten, da einschließlich der am 2. April eintreffenden 15. Halbflottille nicht mehr als 15 Boote zur Verfügung standen. Später, als jeweils ein Minenschiff weniger teilnahm, und nach Ankunft der 16. Halbflottille Mitte April wurden die Verhältnisse besser. Eine Sicherung durch Flugzeuge unterblieb, um nicht die Aufmerksamkeit des Feindes wachzurufen. Die in Form einer Angriffsfahrt gegen Reval geplante Fernaufklärung eines Luftschiffs kam wegen des unsicheren Wetters nicht zustande.

I. bis VI. Minenunternehmung 1916

	I. 4. April	II. 9. April	III. 11.—12. April	IV. 25.—26. April	V. 28.—29. April	VI. 2.—3. Mai
„Augsburg"	L (Nordwest) 102	P 111	S 148 (U-Minen)	R 64,84 (U-Minen)		
„Straßburg"	L (Südost) 120	Q 111	T 148	J 148	Y (Südflügel) 137 (U-Minen)	
„Deutschland"	B C F G 748		D E H 444	K M 296		Z 212 (U-Minen)
„Rügen"	A 230 (U-Minen)	O 148			Y (Nordflügel) 234 (U-Minen)	

Auf der I. Minenunternehmung, die sogleich nach Ankunft der Minenschiffe in Libau in der Nacht zum 4. April ihren Anfang nahm, wurden die dem Finnischen Meerbusen zunächst liegenden Sperren (A, B, C, F, G, L) geworfen. Kommodore

Langemak, der die ganze Verseuchung leitete, hatte dafür den Abend gewählt, damit den Minenschiffen im Falle feindlicher Gegenwirkung bald der Schutz der Dunkelheit zuteil wurde. Aber nichts deutete darauf hin, daß der Feind Verdacht geschöpft hatte. Ebenso glatt verliefen die anschließenden beiden Unternehmungen, am 9. April und 12. April, auf denen die Sperren im Norden (O, P, Q) sowie 3 Sperren (D, H, E) östlich Gotska Sandö und 2 Sperren (S, T) bei Almagrundet-Feuerschiff gelegt wurden. Die beiden letzteren wurden wegen der Nähe neutraler Beobachter im dunkelsten Teil der Nacht gelegt, die übrigen am Vormittag, so daß die besonders U-Bootsgefährdete Anmarschstrecke zwischen Gotland und Kurland bei Dunkelheit durchlaufen wurde. Außer einem schwedischen Torpedoboot, dem „V 100" bei Gotska Sandö begegnete, kam nichts in Sicht. Während bisher das Wetter zwar manchmal stürmisch, im ganzen aber günstig gewesen war, hatte die IV. Unternehmung am 25./26. April (Sperren R, J, K, M) unter dickem Nebel zu leiden. Statt in der Nacht gelang es den verschiedenen Gruppen erst in der Frühe, durch Lotungen und kurze Peilung von Gotska Sandö ein Besteck zu bekommen. Zwar wurden die Schiffe möglicherweise von Land aus gesehen, einige Funksprüche hatten sich nicht vermeiden lassen und „S 141" wurde bei einem Zusammenstoß leicht beschädigt, aber die Aufgabe wurde durchgeführt, ohne daß man sich um die Geheimhaltung der Sperren zu sorgen brauchte.

Die Pause vor dieser Unternehmung entstand dadurch, daß die Minen nicht früher geliefert werden konnten. Aber sie war ganz willkommen, nicht nur als Erholung für „Deutschland" und „Rügen", die sämtliche Minen aus Kiel oder Danzig heranschaffen mußten, und für die übrigen Streitkräfte, sondern auch weil die Nächte erst gegen Ende des Monats wieder dunkler wurden und wegen der Vorbereitung der Sperrunternehmungen vor dem Rigaischen Meerbusen. Das von Vizeadmiral Schultz für eine Sperre nahe Lyserort bestimmte Gebiet wurde von der III. Minenräumdivision abgesucht, wobei sie von drei Torpedobooten gedeckt wurde. Da der Sperrgrund für die andere Minenreihe, welche die Wege vom Nordausgang der Irbenstraße nach Färö und Gotska Sandö überdecken sollte, erst vor dem Werfen selbst auf feindliche Minen nachgeprüft werden konnte, mußte die 19. Torpedoboots-Halbflottille, Kapitänleutnant Wilhelm Rebensburg, noch rasch im Minensuchen bei Nacht ausgebildet werden.

Konteradmiral Langemak, soben befördert, nahm entgegen der ursprünglichen Absicht auf die V. Minenunternehmung am 28./29. April auch „Augsburg" mit, weil der FT-Entzifferungsdienst das Auslaufen russischer Zerstörer gemeldet hatte[1]). Aber es kam kein Feind in Sicht außer auf dem Rückmarsch bei Steinort ein U-Boot, das trotz der sofort aufgenommenen Verfolgung tags darauf einen Torpedo auf „G 174" losmachen konnte, allerdings ohne zu treffen. Mit Recht hatte man für das bei

[1]) Der Funkspruch stand offenbar in Zusammenhang mit der Übersiedlung der leichten Streitkräfte von Reval nach dem Rigaischen Meerbusen, die in diesen Tagen vor sich ging. Die im Winter eingerichtete Entzifferungsstelle Libau, Kapitänleutnant Erich Gerth, die eben ihre ersten Erfolge aufwies, wurde leider 14 Tage später wieder mattgesetzt, da die Russen ihre Schlüsselverfahren änderten.

Tage erfolgende Ein- und Auslaufen besondere Vorkehrungen gegen U-Boote und U-Bootsminen getroffen. Kurz vor dem Werfen der Sperre Y wurde „V 153", Oberleutnant zur See Hermann Menzel, zum Teil infolge der unzureichenden Minensuchausbildung der Torpedoboote, von „Rügen" gerammt und mußte unterfangen und abgeschleppt werden, „Rügen" konnte dank den entschlossenen Maßnahmen der Besatzung, besonders des Torpederleutnants Fielitz und des Obermaschinisten, ihre Aufgabe durchführen.

An der VI. Minenunternehmung, dem Auslegen der Sperre Z am 2./3. Mai durch „Deutschland", war von Kreuzern nur „Kolberg" beteiligt, die bei Windau sicherte. „V 100" mit dem Chef der VIII. Flottille, Korvettenkapitän Hundertmarck, an Bord legte die Markboote aus und geleitete „Deutschland"; die Torpedoboote wurden wiederum zum Minensuchen herangezogen. Der U-Bootsgefahr wegen ging der Verband nach dem Legen der Sperre zunächst nach Windau, um erst in der folgenden Nacht seinen Stützpunkt aufzusuchen. In der Libauer Nordeinfahrt beschädigten sich „G 175" und „S 143", von den zahlreichen Leuchtbojen irregeführt, an einem der versenkten Dampfer und mußten die Werft aufsuchen. Auf beiden Unternehmungen herrschte ruhiges und klares Wetter, fast mußte man befürchten, daß der Rauch von Zerel aus zu sehen war. Aber nicht einmal eins der feindlichen Flugboote, die seit kurzem wieder tätig waren, ließ sich blicken, und der feindliche Funkverkehr zeigte nichts Außergewöhnliches.

Innerhalb fünf Wochen hatten die Aufklärungsschiffe der Ostsee mit ihren schwachen Kräften und doch unter denkbar größter Sicherheit einen Minenfeld von 80 sm Durchmesser geschaffen. 2 900 Minen mit 50 m Abstand und einer Tiefeneinstellung von 3 m (Sperre L des Eises wegen 6 m), auf zahlreiche Sperren verstreut, bedeuteten ein starkes Hindernis für alle feindlichen Streitkräfte, die den Finnischen Meerbusen und die Schären verließen, und boten etwaigen Räumversuchen erhebliche Schwierigkeiten. Außerdem vervollständigten 600 Minen mit noch geringeren Abständen die vorjährige Verblockung des Rigaischen Meerbusens. Daß es gelang, fast sämtliche Sperren an den vorgesehenen Plätzen auf 1 sm genau zu werfen (einige 2 sm, Sperre C 3 sm), stellte den Kommandanten und Besatzungen der Schiffe und Boote, die größtenteils lange Werftliegezeiten hinter sich hatten oder das Fahren im Verbande nicht gewöhnt waren, ein glänzendes Zeugnis aus. Großadmiral Prinz Heinrich berichtete schon im April brieflich an seinen kaiserlichen Bruder, hob hervor, daß Funksprüche ganz vermieden oder wenigstens auf solche mit dem neuen ungedämpften Sender beschränkt worden waren, die der Feind höchstwahrscheinlich nicht hörte, und betonte das Verdienst des Konteradmirals Langemak, dessen wohldurchdachten Befehlen der Erfolg vor allem zu danken war.

Ein Vorschlag des B. d. A. d. O., 7 bis 8 sm östlich Fårö eine Nord-Süd-Sperre zu legen, fand nicht die Billigung des Prinzen, weil sie die eignen Streitkräfte zu sehr behindert hätte. Dagegen war geplant, „Slawa" und anderen großen Schiffen, die etwa von oder nach dem Rigaischen Meerbusen liefen, westlich Sworbe Minen in den Weg zu legen. Kaum war jedoch das neuerdings in Libau stationierte Minenschiff „Nautilus" am 26. Mai nachmittags unter Bedeckung von zwei Kreuzern ausgelaufen, als „V 100" 40 sm nordwestlich Steinort von einem U-Boot schwer

beschädigt wurde, worauf Admiral Langemak die Unternehmung abbrach. Statt dessen verseuchte das Minen-U-Boot „UC 4", Oberleutnant zur See Hamm, am 31. Mai die nördliche Einfahrt zur Irbenstraße mit 12 Minen.

„V 100" war im Augenblick des Angriffs von vier Torpedobooten der 16. Halbflottille umgeben, die wegen der ziemlich hohen Fahrt (17 sm) keine Zickzackkurse liefen. Der Torpedo traf BB. vor der Brücke, das ganze Vorschiff wurde abgerissen, schwamm noch fünf Minuten und versank dann, 40 Unteroffiziere und Mannschaften mit sich reißend. Das Brückenpersonal, darunter Korvettenkapitän Hundertmarck und der Kommandant, Kapitänleutnant Lindau, wurde hochgeschleudert und mit Teeröl überschüttet. Das ganz nahe stehende U-Boot, das kurz gesichtet und bekämpft wurde, schoß noch einen zweiten Torpedo, der jedoch fehlging. Es war der Engländer „E 18", Kapitänleutnant Halahan[1]). „V 100" wurde, als trotz der Bemühungen des Leckpersonals unter der sicheren Leitung des Marine-Stabsingenieurs der Seewehr Gerner mehrere Heizräume vollliefen, von „S 176" über den Achtersteven in Schlepp genommen und während der Fahrt von „S 178" und „V 180" unterfangen. Seemännisches und technisches Können brachte das Boot glücklich in den Hafen, von wo es, von den Marinewerken Libau mit einem hölzernen Vorschiff versehen, unter eigenem Dampf eine heimische Werft aufsuchte. Prinz Heinrich zeichnete neben einer Reihe von Seeoffizieren, Ingenieuren und Deckoffizieren den Obermatrosen Hoofdmann durch Erwähnung im Tagesbefehl aus.

Eigentlich erst mit dieser Unternehmung galt das große Minenlegen als abgeschlossen. Nunmehr wurde Vizeadmiral Schultz, der bis dahin in Libau die Oberleitung hatte, gemäß einer im März beschlossenen Regelung abberufen. Hatten zwei Seebefehlshaber ihre Berechtigung, solange die Kreuzer viel in See waren, so wurde jetzt, zumal in Kürze auch die letzten beiden Linienschiffe aus Libau zurückgezogen werden sollten, der eine Stab aufgelöst. Konteradmiral Langemak wurde Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte in der östlichen Ostsee, Korvettenkapitän Werth und die Kapitänleutnante Hermann Gercke und Bastian seine Admiralstabsoffiziere.

Die Minenverseuchung konnte nicht ganz geheimbleiben. Zwar hatten sowohl Deutschland wie Schweden aus Anlaß von Schiffsverlusten, die 1915 in der Åland-See durch russische Minen eingetreten waren, die Benutzung der inneren Schärenfahrwasser empfohlen. Aber noch immer nahmen Dampfer und besonders Segler ihren Weg über die offene See, wohl um Lotsen- und Schlepperkosten zu sparen. Um die guten Beziehungen zu Schweden nicht zu trüben, wurde es von der Absicht, östlich Hufvudskär—Almagrundet Minen zu legen, vertraulich in Kenntnis gesetzt und um Erneuerung der Minenwarnung gebeten. Die deutschen Schiffahrtskreise erhielten außerdem die übliche Anzeige. Diese drang aber nicht schnell genug durch, und am 15. April ging die „Hispania" (2260 BRT.) mit einer Ladung Kohlen auf Sperre S unter. Drei Wochen später lief der schwedische Segler „Svanhild" auf und wurde

[1]) „E 18" (675 t, 15/10 sm, 1 — 7,6 cm, 5 Torp. R., 30 Mann) ist von dieser Fahrt nicht zurückgekehrt. Es wurde am 28. Mai von einem Flugzeug vor Memel, am 1. Juni von „UB 30" nordwestlich Steinort gesichtet und ist höchstwahrscheinlich westlich Ösel auf eine Mine gelaufen.

nur dadurch gerettet, daß er auf seiner Holzladung schwamm. Bis Anfang Juni sanken drei, im Oktober noch ein neutraler Dampfer (zusammen 4280 BRT.); die Besatzungen konnten sich retten. Am 8. Juni trug eine schwedische Bark auf Sperre A ein Leck davon. Nunmehr zog Schweden Almagrundet- und Svenska-Björn-Feuerschiff ein, Kopparstenarne war gar nicht ausgelegt worden. Schwedische Zeitungen deuteten an, daß es sich um deutsche Minen handelte, was in Berlin verstimmte. Im übrigen mahnten schon die Unfälle als solche den Feind, das fragliche Gebiet zu meiden.

Prinz Heinrich war sich über die Gefahr des Bekanntwerdens der Sperren im klaren gewesen, er hatte scharfe Bestimmungen für die Geheimhaltung getroffen, selbst den Kommandanten der Kreuzer und Torpedoboote wurden nur die Grenzen der beiden Minengebiete mitgeteilt. Ende Mai hielt er die Sperren südlich Almagrundet für kompromittiert und plante neues Minenlegen bei Landsort, Öland und Bornholm zum Schutz des Handels. Der Admiralstab erklärte sich schließlich mit Landsort einverstanden, machte aber vorherige Warnung Schwedens zur Bedingung. Hierauf wollte der Prinz nicht eingehen; er zog es vor, die Sperren bei Hufvudskär seewärts zu verlängern, was jetzt durch Anlieferung von Minen mit Ankertau bis zu 390 m Länge ermöglicht wurde. In Anbetracht der Helligkeit der Nächte wurde davon abgesehen, ein Minenschiff in der Nähe der neutralen Küsten zu verwenden, sondern Torpedoboote wurden dazu herangezogen, die sich dort ohnedies öfters zeigten. Unter Führung des stellvertretenden Chefs der VIII. Flottille, Korvettenkapitän Nieden, legten in der Nacht zum 13. Juli die 16. und die nunmehr aus neun Booten bestehende 20. Halbflottille, Kapitänleutnante Hans Stohwasser und Frhr. Röder v. Diersburg, in drei Teilsperren a, b, c insgesamt 200 große Minen, während die 15. Halbflottille, Kapitänleutnant Ledeboer, eine Handelsschutzfahrt vortäuschend, südlich Hoborg gegen Minen und während des Auslegens nördlich Kopparstenarne gegen den Feind sicherte.

Weitere Verseuchungspläne scheiterten an dem zu großen Minenbedarf.

Über die Tätigkeit der russischen Minenleger ist auch nach dem Kriege wenig bekannt geworden. Der von Deutschland während des Krieges unterhaltene Nachrichtendienst brachte wohl fortlaufend Meldungen aus den verschiedenen Häfen über Ein- und Auslaufen von Linienschiffen und Kreuzern, manchmal auch von Torpedo- und U-Booten. Aber von den Minenschiffen hörte man selten, noch weniger von ihren Unternehmungen, die offenbar besonders geheim gehalten wurden. Mitteilungen deutschfreundlicher, aber nicht sachkundiger Finnen und Aussagen von Kriegsgefangenen haben kaum je ihre Bestätigung gefunden. Die Nachkriegsveröffentlichungen russischer Seeoffiziere beschränken sich auf Selbsterlebtes auf einem Kriegsschauplatz oder auf einzelnen Schiffen, oder sie fassen größere Gebiete kurz zusammen, während die planmäßige Bearbeitung des Aktenmaterials aus innerpolitischen Gründen in den ersten Anfängen steckengeblieben ist.

Soviel ist sicher, daß der Hauptteil des neuerdings auch mit flachgehenden Wolgadampfern ausgerüsteten Minenlegerverbandes im April 1916 damit beschäftigt war, die „Zentralstellung" bei Reval und vor allem die „Vordere Stellung" nördlich Dagö auszubauen. Hier wurden 8 etwa Nord-Süd verlaufende Sperren gelegt, die

letzte am 4. Mai von den Minenschiffen „Amur" und „Wolga", die von einigen Torpedobooten gesichert wurden. Aber auch später wurden die Sperrgebiete verstärkt, was daraus hervorgeht, daß am 26. Mai westlich Russarö das mit Minenlegen beschäftigte Minensuchboot „Wrsyw" (150 t) infolge Explosion einer Mine an Deck unterging. Im Frühjahr 1916 wurden im Finnischen Meerbusen mindestens 4000, wahrscheinlich 6000 bis 7000 Minen gelegt, außerdem mehrere große U-Bootsnetze, welche in drei verschiedenen Tiefen mit kleinen Sprengkörpern durchflochten waren.

Bereits Anfang April wurde das Minenschiff „Ural", das die Irben-Stellung ergänzen sollte, durch den Moon-Sund nach Kuiwast-Reede gebracht. Aber die Eisverhältnisse im Rigaischen Meerbusen gestatteten dem Schiff und drei zum Minenlegen eingerichteten Eisbrechern, erst am 23. April mit der Arbeit zu beginnen. Es wurde östlich, also innerhalb des alten Sperrgebiets, eine Kette neuer Sperren gelegt, die ebenfalls Tausende von Minen enthielten. Hierbei flog das kleine Minensuchboot Nr. 5 am 27. Mai auf einer eigenen Mine in die Luft. Flußdampfer und Motorboote wurden mehrfach herangezogen, zwischen und vor den 1915 geworfenen Sperren Verseuchungen vorzunehmen. Nordöstlich Pissen wurde ein neues U-Bootsnetz ausgebracht.

Obwohl die Russen wenigstens die am weitesten nach Kurland vorgeschobenen Sperren während der Dunkelheit legten, wurde ihre Absicht vom ersten Tage an aus Beobachtungen der Küstenwachen und der Flieger doch erkannt. Die genaue Lage der Sperren war freilich nicht festzustellen, und die deutschen Versuche, den Feind zu stören, mußten sich auf gelegentliche Flugzeugangriffe beschränken.

Die neuerdings vermehrten russischen Minensuchdivisionen waren zum Absuchen bestimmter Wege auf den Finnischen Meerbusen, die Åbo-Åland-Schären und den Rigabusen verteilt. Im Mai arbeiteten laut Feststellung des FT.-Entzifferungsdienstes zwei Divisionen westlich Dagö, wobei sie wahrscheinlich die zunächst gelegene deutsche Sperre entdeckten.

Russen wie Deutsche hatten sich in erheblich stärkerem Maße der Minenverwendung zugewandt als zuvor. Beide Teile bedienten sich der Mine als einer für Verteidigung und Angriff wohl geeigneten Waffe, die Russen vorwiegend defensiv auf Grund früherer Kriegserfahrungen, während die schwachen deutschen Streitkräfte, die sich notgedrungen mit der Mine befreundeten, sie bis weit in die feindlichen Gewässer vortrugen. Sie hatten viel von ihrem Gegner gelernt, hatten ihn in der taktischen und strategischen Anwendung dieser Waffe wohl gar überflügelt. Vor dem Kriege hatte man, wie Prinz Heinrich an den Kaiser schrieb, vielfach den Standpunkt vertreten, daß die Mine dem Germanen nicht liege. „Ich habe aber im Verlauf des Krieges fast ausschließlich mit diesem Mittel arbeiten müssen ... Es war nicht leicht, bei dem Draufgängertum, das unserem Offizierskorps innewohnt, die Überzeugung zu wecken, daß man sich auf einen ausgedehnten Minenkrieg zu beschränken habe."

Kapitel 3

Handelsschutz und Handelskrieg

Der Geleitdienst für den deutschen Ostseehandel konnte bereits am 7. April aufgenommen werden (siehe Seite 7). Dreimal in der Woche verkehrte zu festen Zeiten eine Gruppe bewaffneter Handelsschutzboote auf den Hauptverkehrsstraßen: von der Gjedser-Enge nach dem Sund, der schwedischen Ostküste und Swinemünde, von Swinemünde ebenfalls nach dem Sund und Schweden sowie nach Danzig—Pillau—Memel—Libau. Außerdem wurde die Fähre Saßnitz—Trelleborg gesichert. Da zunächst wenig mehr als die Hälfte der vorgesehenen Boote zur Verfügung stand, konnten die Geleitzüge einstweilen nur bis an die schwedischen Hoheitsgewässer bei Smyge-Huk herangeführt werden. Auf der Strecke von da bis Landsort verkehrte jedoch fahrplanmäßig ein Hilfsschiff, ausgerüstet nach Art einer U-Bootsfalle, so daß die Dampfer an den Stellen, wo sie die Hoheitsgewässer verlassen mußten, nicht ohne Schutz waren. Vorerst bestanden 11 Gruppen zu je 3 Booten, die in Swinemünde, Libau und Warnemünde halbflottillenweise zusammengefaßt waren, dazu 3 Hilfsschiffe. Die Leitung lag bei der Handelsschutzflottille, Fregattenkapitän Paul Wolfram, in Swinemünde.

Die neue Einrichtung fand bei der Schiffahrt wenig Anklang. Die meisten Dampfer zogen es vor, wie bisher allein zu fahren, obgleich Großadmiral Prinz Heinrich bei einer Zusammenkunft in Lübeck die Reedereien eingehend ins Bild gesetzt, die Teilnahme dringend empfohlen und — mangels einer gesetzlichen Handhabe — durch die Seeversicherungsgesellschaft einen gewissen Druck ausgeübt hatte. Der Grund für die Ablehnung lag weniger in der Macht der Gewohnheit als in erheblichen, meist wirtschaftlichen Nachteilen: der Fahrplan zwang die Dampfer unter Umständen, drei Tage zu warten; schnellere Schiffe mußten auf die langsameren Rücksicht nehmen; der Marsch im Verbande erforderte größere Aufmerksamkeit und damit mehr Personal, führte womöglich zu Kollisionen, das schubweise Ein- und Auslaufen erschwerte und verlangsamte das Ladegeschäft in den Häfen. Auch befürchtete man, die feindlichen U-Boote würden sich die Anhäufung von Dampfern auf den Sammelplätzen vor den Häfen bzw. Einfahrten zunutze machen, vielleicht auch unter dem Schein eines Angriffs auf die geleitenden Kriegsschiffe zum Unterwasserangriff ohne Warnung übergehen. Dadurch, daß die Geleite auch nachts fuhren, wuchs die Gefährdung durch treibende Minen. Prinz Heinrich glaubte, dies alles, dazu die erheblichen materiellen und personellen Aufwendungen für die Handelsschutzflottille in Kauf nehmen zu müssen, um der erwarteten U-Bootsoffensive zu begegnen. Die Erfolge der englischen U-Boote im vergangenen Herbst im Verein mit Nachrichten über das Fertigwerden russischer Neubauten machten weise Voraussicht zur Pflicht. Allerdings hörte man bis in den Mai hinein wenig von feindlichen U-Booten, und das war wahrscheinlich der Hauptgrund für die Sorglosigkeit der Reeder. Selbst die vom Gouvernement Libau betriebene Seeschiffahrt, die in einer von der Seetransportabteilung des Reichs-Marine-Amtes, Kapitän zur See Rösing, organisierten und be-

aufsichtigten „Abteilung für Wassertransporte" — später „Schiffahrtsgruppe" — zusammengefaßt war, mit deren Einsicht der O. d. O. wohl am ersten gerechnet hatte, machte vom Geleitdienst kaum Gebrauch.

Ende April war der Finnische Meerbusen so weit eisfrei, daß die feindlichen U-Boote in Reval ihre Bewegungsfreiheit wiedererlangten. Am 17. Mai wurden südöstlich Häfringe die deutschen Kohlendampfer „Hera", „Kolga" und „Bianca", zusammen 6000 BRT., von dem russischen U-Boot „Wolk" versenkt. Die beiden letzteren waren, als sie auf den Warnungsschuß hin nicht unverzüglich stoppten, scharf beschossen worden, wobei mehrere Leute verwundet wurden. Die Besatzung von „Kolga" erhielt so wenig Zeit zum Besetzen der Boote, daß der Kapitän, beide Steuerleute und 3 Mann mit dem von einem Torpedo getroffenen Schiff untergingen. Die beiden anderen Kapitäne wurden gefangengenommen, während die Mannschaften sich auf schwedische Dampfer retten konnten. Alle 3 Schiffe waren allein gefahren, ohne Rücksicht auf die Geleitzeiten und weit außerhalb der Hoheitsgewässer[1]).

Mit allen Mitteln wurde die Bekämpfung der U-Boote aufgenommen. Die unterwegs befindliche U-Bootsfalle wurde angesetzt, aus Swinemünde eine zweite sowie eine besondere Jagdgruppe aus 3 Handelsschutzbooten entsandt, die Luftaufklärung verstärkt. Die U-Boots-Suchflottille besetzte die Enge Bornholm—Sandhammar; sie konnte nicht verhindern, daß gleich in der ersten Nacht (19./20. Mai) ein von Westen kommendes U-Boot aufgetaucht durchbrach. Die wichtigste Maßnahme war die sofortige Ausdehnung des Geleitdienstes bei Landsort, was durch Einstellung inzwischen fertig gewordener Fahrzeuge ermöglicht wurde. Außerdem erhielt der Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte in Libau Befehl, die Geleitzüge zwischen Öland und Landsort durch Torpedoboots-Halbflottillen sichern zu lassen, soweit der Bestand an Booten es erlaube. Prinz Heinrich beantragte dazu Verstärkung aus der Nordsee, erreichte freilich nur, daß ihm die in der Bildung begriffene 21. Halbflottille, deren Offiziere er zum Teil aus seinem eigenen Bereich stellen mußte, zugewiesen wurde. Der schon im Herbst 1915 erwogene Gedanke, dem englischen Beispiel folgend die Dampfer zu bewaffnen und ihnen die Führung neutraler Flaggen zu empfehlen, wurde im Hinblick auf eine Wiederaufnahme des uneingeschränkten U-Bootskrieges fallengelassen, auch verhielten sich die Reeder ablehnend.

Nunmehr wuchs die Beteiligung an den Geleitfahrten. Bald gab es Geleitzüge von 7, 10 und 12 Dampfern. Kapitäne und Steuerleute gewöhnten sich schnell an das Fahren in der Kiellinie und in der Doppelkiellinie, die sich bei großen Geleitzügen als zweckmäßig erwies. Weniger leicht fiel es dem Maschinenpersonal, auch beim Feuerreinigen die Marschgeschwindigkeit von 8 bis 9 Knoten einzuhalten. Immer wieder mußte der eine oder andere Dampfer zur Eile angespornt werden. Die Geleitfahrzeuge wurden gewöhnlich so verteilt, daß eins an der Spitze und eins am Schluß fuhr, der Gruppenführer und das vierte Boot, falls vorhanden, sicherten nach See zu. Im Falle eines U-Bootsangriffs hatte ein Boot den Geleitzug unter Land in Sicherheit zu bringen, während die anderen drei die Bekämpfung aufnahmen.

[1]) Tags darauf wurde im Kattegat dicht vor dem Sund der Dampfer „Trave" von einem englischen U-Boot versenkt. Vgl. Seite 41.

Soweit navigatorisch angängig, sollten die Geleitzüge in den Hoheitsgewässern fahren, was anfangs wenig Anklang bei den Kapitänen fand und starker Nachhilfe seitens der Gruppenführer bedurfte; aber bald folgten die Dampfer, die bestimmungsgemäß jeder für sich navigierten, vertrauensvoll dem voranfahrenden Schutzboot. Die Geleitfahrzeuge hatten keinen leichten Stand; die Geschwindigkeit der meisten lag um 10 sm und verringerte sich bei Seegang wesentlich schneller als die der Dampfer. Trotzdem mußten sie ihre Position innehalten und oft noch Sonderfahrten zu den Dampfern, zu passierenden Neutralen oder zu treibenden Minen ausführen. Meist konnten sie sich nur mündlich mit ihren Schutzbefohlenen verständigen; denn nur wenige Dampfer besaßen Funktelegraphie, Flaggensignale bedurften erst der Erprobung, die Handelsschiffe konnten selten winkern und morsen, und auch die Schutzboote hatten wenig ausgebildetes Personal. War es doch kaum gelungen, die neu in Dienst gestellten Boote fahrbereit zu machen; manche wurden von jungen Unteroffizieren geführt, auf jede Gruppe entfiel anfangs nur ein Offizier.

Schweden hatte gegen die Benutzung seiner Gewässer nichts einzuwenden. Als eines Tages ein schwedisches Torpedoboot die Durchfahrt nördlich Utklippan verweigerte, wurde dies als örtliches Mißverständnis aufgeklärt, und die zur Wahrung der deutschen Rechte dorthin entsandte Halbflottille brauchte nicht einzugreifen. Schweden empfahl sogar die Benutzung eines von Landsort bis Arkö innerhalb der Schären verlaufenden Fahrwassers und des Kalmar-Sundes. Hiervon konnten jedoch nur Schiffe bis zu 5 m Tiefgang Gebrauch machen, die Geleitzüge mit Ozeandampfern benötigten doppelt soviel Wasser. In bezug auf Befeuerung und Betonnung kam man den deutschen Wünschen entgegen.

Am 27. Mai spät abends sichtete das Hilfsschiff „K" („Kronprinz Wilhelm", 1700 t, 4—10,5 cm), Kommandant Kapitänleutnant d. R. Lauterbach, südöstlich Häfringe die Sehrohre eines U-Bootes, das im Begriff stand, den unter seinem Schutz der Heimat zusteuernden Geleitzug anzugreifen. Das U-Boot bemerkte nicht die von der Seite drohende Gefahr und wurde mittschiffs gerammt. Auf dem Dampfer verspürte man heftige Stöße, man sah, wie das U-Boot sich stark überlegte, Öl und Luftblasen stiegen auf, und einige von „K" abgegebene Schüsse schienen zu sitzen. Tags darauf begegnete „K" in der Hanö-Bucht einem aufgetauchten U-Boot. In der Dämmerung und hohem Seegang spät gesichtet, kaum 1000 m entfernt, schoß es eben einen Torpedo (Fehlschuß) auf den Geleitzug. Das Hilfsschiff eröffnete das Feuer, so gut das im Schlingern möglich war. Nach 20 Schuß, von denen zwei deutlich als Treffer beobachtet wurden, verschwand das U-Boot unter Hinterlassung einer Detonationswolke und eines Ölflecks. Man glaubte beide U-Boote vernichtet. Heute wissen wir, daß es sich um zwei russische U-Boote gehandelt hat. Das eine, „Bars", wurde überhaupt nicht getroffen, und auf dem anderen, dem gerammten „Gepard", wurden nur die beiden Geschütze beschädigt.

Den Russen war nicht verborgen geblieben, daß die Geleitzüge nur von schwach bewaffneten Dampfern und einigen Torpedobooten gedeckt wurden. Als sie nach der Skagerrakschlacht den Hauptteil der Hochseeflotte an die Werften gebunden wähnten, schickten sie am 10. Juni ihre schnellsten Kreuzer und Zerstörer aus, um einen Geleitzug zu überfallen. Nebel hielt den Verband zunächst in den Åbo-Schären fest,

aber am 13. Juni erreichten „Nowik", „Pobjeditel" und „Grom" in der Abenddämmerung Landsort, während „Rurik", „Oleg" und „Bogatyr" mit 11 Torpedobooten in Richtung auf Gotland Sicherung bezogen. Planmäßig war gegen 9 Uhr ein deutscher Geleitzug von 10 wertvollen Erzdampfern unter Führung der 5. Gruppe der 1. Handelsschutz-Flottille nach Süden abgegangen und stand, als die Zerstörer kurz vor Mitternacht von achtern aufkamen, südöstlich Häfringe außerhalb der Hoheitsgewässer. Die Nacht war ziemlich ruhig und der Jahreszeit entsprechend hell. Beide Parteien waren im ungewissen, ob sie Gegner oder Neutrale vor sich hatten. Als die Russen (je 4—10 cm, 8—9 Torp.) zwei Warnungsschüsse abgaben, schickte der Gruppenführer, Leutnant zur See d. R. Plickert, die Dampfer in die Schären, warf zur Verschleierung Nebelbojen und nahm selbst mit dem Fischdampfer „William Jürgens" und zwei weiteren Schutzbooten (je 1—8,8 cm) den ungleichen Kampf auf. Konteradmiral Koltschak, der die 3 Zerstörer befehligte, feuerte auf die Dampfer, „ging aber nicht allzu nahe heran in der Annahme, daß die Geleitfahrzeuge schwer armiert und von Torpedobooten begleitet waren"[1]). Nach wenigen Minuten drehte er ab. Mit der Artillerie hatte er ebensowenig einen Treffer erzielt wie mit zwei Torpedos, die er zum Schluß auf eine Dampfergruppe losmachte.

Er wandte sich einem Nachzügler zu, nicht ahnend, daß es sich um das Hilfsschiff „Hermann" (2030 t, 4—10,5 cm), Kommandant Kapitänleutnant d. R. Karl Hoffmann, handelte. Das ohnehin unterlegene Schiff befand sich auf seiner ersten Fahrt und war unfertig in Bemannung und Ausbildung. Unter diesen Umständen versuchte es unter seiner Handelsschiffsmaske zu entkommen. Aber der Feind scheute sich nicht, den stoppenden Dampfer ohne Untersuchung und Warnung aus nächster Nähe zu beschießen. Die ersten Salven setzten die Brücke in Brand, zerstörten die Kommandoelemente, machten die drei darunter stehenden Geschütze unbrauchbar und beschädigten das Hauptdampfrohr, so daß das Mittelschiff sofort in Rauch und Dampf gehüllt war. Kommandant und Artillerieoffizier sahen sich abgeschnitten und verließen mit dem Brückenpersonal in einem Boot das Schiff, dessen Untergang ihnen unmittelbar bevorzustehen schien. Die Mannschaft im Achterschiff, führerlos, da der I. Offizier, Oberleutnant zur See d. R. Heinrich, gefallen war, und machtlos gegen das um sich greifende Feuer, brachte ebenfalls ein Boot zu Wasser, die übrigen Boote waren zerschossen. Das Heckgeschütz schwieg, weil das — für den Fall der Annäherung eines U-Bootes erlassene — Schießverbot nicht aufgehoben wurde. Der Feind feuerte beinahe eine Stunde, und erst ein Torpedo brachte das Schiff, dessen Laderäume mit leeren Tonnen angefüllt waren, zum Sinken. „Nowik" rettete im Vorbeifahren 9 Mann, dann nahmen die Zerstörer schleunigst Kurs heimwärts, weil nach einer inzwischen eingegangenen Meldung ein deutsches U-Boot in der Nähe und weitere Streitkräfte in Anmarsch sein sollten. Die Leute in den Booten und mehrere, die sich an Flößen hielten, wurden von den herbeieilenden Handelsschutzbooten und schwedischen Fahrzeugen gerettet, die 7 am schwersten Verwundeten wurden in Schweden gelandet; außer dem I. Offizier waren 28 Unteroffiziere und Mannschaften der 86 Köpfe starken Besatzung gefallen.

[1]) H. Graf, „Auf Nowik", München 1922.

Hilfsschiff „Hermann" hatte sich der Lage infolge unzureichender Besetzung und übereilter Ausbildung nicht gewachsen gezeigt. War auch sein Schicksal kaum abzuwenden, hätte es doch seinem Gegner empfindlichen Schaden zufügen können. Aber auch dieser ist seines Sieges über einen Dampfer, dessen Eigenschaft als Kriegsschiff sich ihm erst nach dem Untergang offenbarte, nicht froh geworden: der Geleitzug war ihm entwischt. In Reval erklärte man den Versager damit, daß der russische Admiral aus Ungestüm das Eintreffen einer zweiten Zerstörergruppe, die mit ihm zusammen in der Zange angreifen sollte, nicht abgewartet hatte. In der Hauptsache dürfte Mangel an Kriegserfahrung eine Rolle gespielt haben, wahrscheinlich auch Befehle der Kriegsleitung, die den Führer bei dem Einsatz des wertvollen Bootsmaterials zur Vorsicht verpflichteten. Das schneidige und umsichtige Vorgehen der deutschen Geleitgruppe war dagegen von vollem Erfolg begleitet, sämtliche Erzdampfer erreichten ihr Ziel.

Auf dem Rückmarsch wurden die Russen durch U-Bootsalarmierungen beunruhigt. „Nowik" glaubte bei Landsort zwei Torpedolaufbahnen zu sehen, ein wenig später wollte „Rurik" ein Periskop beobachtet haben, und von Dagerort kam Nachricht über das Sichten zweier U-Boote. Die nach dem Moon-Sund bestimmten Zerstörer folgten deshalb den Kreuzern über Utö nach Lohm. Tatsächlich befand sich nur „UB 30 " in See, und zwar in den Gewässern von Dagö. Nordwestlich Gotska Sandö hatte wiederholt ein U-Boot gelegen, als Deckung für die Geleitzüge und zur Erkundung der vom Feind benutzten Wege. Die Stellung wurde aber neuerdings nicht mehr besetzt, weil man die wenigen U-Boote lieber offensiv verwenden wollte und weil „U 10" verschollen war, das als letztes diese Position hatte besetzen sollen. Von diesem Boot (Baujahr 1910, 500 t, 1—5 cm, 4 Torp. R.), Kommandant Kapitänleutnant Stuhr, fehlt jede Nachricht, seitdem es am 27. Mai nach Gotska Sandö ausgelaufen ist. Niemand weiß, ob es auf eine treibende Mine gestoßen oder durch Kompaßversager auf eine deutsche Sperre geraten ist, ob eine Störung beim Tauchen oder innere Explosion seinen Untergang herbeigeführt hat.

Die von den Russen erwartete Torpedobootssicherung war zwei Tage vor dem Gefecht abgeschafft worden, weil die alten Boote den Zerstörern vom „Nowik"-Typ nicht gewachsen waren; sie sollte nach Eintreffen der ersten Neubauten der X. Flottille wieder aufgenommen werden. Zufällig marschierte zur Zeit des Gefechts eine Halbflottille von Libau über Hoborg nach Utklippan; diese nahm sofort Kurs auf Landsort, wurde aber zurückgerufen, weil sie erst gegen Mittag hätte dort sein können.

Der Feind hatte nicht weniger als 5 U-Boote ausgelegt, je eins am Nord- und Südende von Öland, vor Libau, nordwestlich Steinort und östlich Fårö—Gotska Sandö. Drei wurden am 10. und 13. zwischen Gotland und Kurland von Flugzeugen entdeckt und mit Bomben beworfen, wobei versehentlich auch „UB 30" angegriffen wurde. Das englische U-Boot „E 9" feuerte am 13. morgens zwei Torpedos auf die II. Minensuchdivision vor Libau, „Wjapr" schoß bei Öland auf einen Dampfer; dieser Angriff wurde gar nicht bemerkt, kein einziger hatte Erfolg.

Abgesehen von einer ausgiebigen U-Bootsjagd hatte die russische Unternehmung keine Wirkung. Die Geleitzüge verkehrten auch ohne Deckung ununterbrochen weiter,

nur zog die Küstenschutzdivision die nachgerade überall bekannten Hilfsschiffe zurück und verlegte die Abfahrtszeit der Geleitzüge von Landsort ab 2. Juli auf den Morgen, so daß die Strecke Landsort—Öland dann in beiden Richtungen bei Tageslicht und näher an den Hoheitsgewässern durchfahren werden konnte. Prinz Heinrich hätte gern bei Landsort und Öland Minensperren gelegt, verzichtete aber darauf, weil man die Schweden hätte warnen und damit das Geheimnis preisgeben müssen (siehe Seite 27).

Ende des Monats wiederholte der Feind den Vorstoß mit den neuen Zerstörern „Pobjeditel", „Grom" und „Orfej", Flottillenchef Kapitän zur See Wilken; die Kreuzerdeckung setzte sich aus „Gromoboj" und „Diana" nebst 5 Torpedobooten unter Vizeadmiral Kurosch zusammen. Vergebens suchten sie in der Nacht vom 29. zum 30. Juni nach den Dampfern. Nebel hatte den ankommenden Geleitzug viele Stunden aufgehalten, und auf den abgehenden wartete zufällig kein einziges Schiff. Auf deutscher Seite war diesmal Torpedobootssicherung zur Stelle, die 20. Halbflottille mit 3 neuen und die 15. mit 5 älteren Booten. Diese sichteten kurz nach Mitternacht auf 4 000 m die 3 russischen Zerstörer, verloren sie aber nach wenigen Salven in einer Regenbö aus Sicht und vermochten sie auch mit Leuchtgranaten nicht wiederzufinden. Die Russen hatten eilends den Rückmarsch angetreten.

Um 1.15 Uhr traf die deutsche Flottille 30 sm südlich Landsort, ein wenig östlich von dem Schauplatz des ersten Gefechts, auf die II. Kreuzer-Brigade und die in Kiellinie angehängten Torpedoboote, die sich auf große Entfernung durch ihren Rauch verrieten. Kapitänleutnant Frhr. Röder von Diersburg hielt Fühlung und erkannte bald, daß er weit achteraus von dem hohe Fahrt laufenden, anscheinend auf Hufvudskär haltenden Gegner stand. Trotzdem entschloß er sich zum Angriff und dampfte auf, so schnell es die Rücksicht auf Qualm- und Funkenbildung zuließ. Nach einer halben Stunde war die Morgendämmerung so weit vorgeschritten, daß der Feind ihn in Kürze entdecken mußte und dann voraussichtlich abschwenkte. So gab er denn Erlaubnis zu einzelnen unauffälligen Torpedoschüssen, obgleich der Schneidungswinkel nicht günstig und die Entfernung weder meßbar noch gegen den hellen Horizont sicher zu schätzen war. Bis 2.20 Uhr wurden 7 Torpedos geschossen; sie haben zweifellos die feindliche Linie nicht erreicht, weil dieser östlicher steuerte als angenommen.

Auch nachdem um 2.10 Uhr die Sonne aufgegangen war, behielt der Gegner seinen Kurs bei. Der deutsche Führer nutzte nunmehr die Geschwindigkeit seiner Boote aus, 2.35 Uhr stand seine Spitze in gleicher Höhe mit „Gromoboj", nur 60 hm ab; die langsamere 15. Halbflottille erreichte 2.40 Uhr eine leidlich günstige Stellung. Auf das Angriffssignal von „S 56" stießen die Boote zum Torpedoschuß vor, einzelne bis auf 45 hm an den Gegner heran. 2.50 Uhr verließ der letzte von 12 Torpedos das Rohr. Jetzt galt es sich schleunigst aus dem Gefecht zu ziehen, denn seit 5 Minuten überschütteten die Kreuzer die Angreifer mit gut liegenden Salven. Diese schossen gegenan, wichen durch Zickzackfahren aus und entwickelten künstlichen Nebel und schwarzen Ölqualm. Als der Feind an der Grenze der Reichweite seiner Geschütze 2.58 Uhr das Feuer einstellte, hatte nicht ein Boot einen Treffer erhalten. Aber auch von den Torpedos hatte keiner getroffen, obschon mehrere Beobachter Detonationen bei den Russen wahrgenommen haben wollten. Ungeschoren setzten diese den Rück-

marsch nach Utö fort, während die deutsche Flottille die Sicherung des Geleitzuges wieder aufnahm.

Glück und Pech, gute Leistungen, aber auch Fehler auf beiden Seiten: statt des erwarteten Geleitzuges treffen die russischen Zerstörer einen gleichstarken Gegner; sie können sich ihm in einer Regenbö entziehen; zum ersten Male seit Kriegsbeginn stößt eine deutsche Flottille in der Ostsee auf Kreuzer, jedoch in aussichtsloser Stellung in der schwierigen Zeit der Morgendämmerung; ihr Führer wagt es, sich ihnen auch nach Hellwerden zu nähern; überraschenderweise verzichtet der russische Verbandschef lange Zeit darauf, das Feuer zu eröffnen, offenbar in der Besorgnis, die eigenen Zerstörer vor sich zu haben; „Gromoboj" und „Diana" fahren zwar in großem Abstand, aber auf geradem Kurs mit gleichbleibender Fahrt; trotzdem verfehlen alle deutschen Torpedos ihr Ziel; die wohlbegründete Hoffnung der Russen auf artilleristische Erfolge scheitert an der guten Wirkung des neuartigen deutschen Nebel- und Rauchschirms; drei Torpedos, die das russische U-Boot „Tigr" bei Häfringe auf die 20. Halbflottille losmacht, gehen vorbei, aber auch deren Gegenangriff mißglückt. Vergebens liegt „E 9" vor Libau auf der Lauer, weil Admiral Langemak die Entsendung der in Bereitschaft liegenden Kreuzer und 7 Torpedoboote für zwecklos erachtet.

Admiral Kurosch sowohl wie Kapitänleutnant Frhr. v. Röder ist vorgeworfen worden, daß sie das Gefecht zu früh abgebrochen, zum mindesten die Fühlung zu bald hätten abreißen lassen. Ersterer wurde durch einen Funkbefehl beeinflußt, der ihn zurückrief, weil (unzutreffenden) Nachrichten zufolge bedeutende Streitkräfte aus Kiel ausgelaufen sein sollten. Außerdem gelang es ihm nicht, seine Zerstörer wieder heranzuziehen. Der deutsche Führer ließ zunächst sammeln, um festzustellen, wieweit die Boote noch marsch- und gefechtsfähig waren. Nachdem sich die Entfernung vom Gegner dadurch beträchtlich vergrößert hatte, versprach er sich nichts von einer Wiederaufnahme der Verfolgung, freilich ohne zu bedenken, wie wichtig die Erkundung der vom Feind gesteuerten Kurse für den Minen- und U-Bootskrieg war.

So entging ihm, daß der Verband nicht, wie es den Anschein hatte, nach der Åland-See marschierte, sondern alsbald Kurs auf den Finnischen Meerbusen nahm, um dann von Süden her Utö anzusteuern. Die Kreuzer fuhren ebenso wie die Zerstörer und wie die am Vorstoß vom 13./14. Juni beteiligten Gruppen mitten durch das deutsche Minengebiet, ohne von dessen Vorhandensein, geschweige denn von der Lage der einzelnen Sperren eine Ahnung zu haben; das Kriegsglück hatte sie offenbar beidemal durch die Lücken von teilweise beträchtlicher Breite geführt, die zwischen den einzelnen Sperren gelassen werden müssen. Nur das 1915 von „Albatros" bei und östlich Bogskär verseuchte Gebiet und das Minenfeld nördlich Dagerort war bisher von den russischen Minensuchern gefunden worden; aus der Häufung der Schiffsunfälle bei Hufvudskär—Almagrundet hatte der Feind offenbar noch keine Schlüsse gezogen.

Wertvolle Fingerzeige gaben die U-Boote. „UB 31" hatte am 23. und am 24. Juni bei Svenska Högarne Minensucher bei der Arbeit getroffen. „UB 33", das daraufhin am 29. und 30. nördlich Bogskär kreuzte, sah die russischen Verbände trotz guter Sicht weder aus- noch einlaufen. Man schloß daraus, daß sie von Landsort ostwärts gesteuert waren. Die Annahme fand gewisse Bestätigung, als „UB 31"

wenige Tage später einem Holländer, „Neerlandia", begegnete, der am 4. Juli 60 sm OzN von Landsort von einem russischen U-Boot angehalten worden war; übrigens hatte der Segler mehrere Treffer erhalten, weswegen Holland mit Recht in St. Petersburg protestierte.

Die deutsche Führung kannte wohl die Lücke, die dort in dem Minenfeld klaffte. Ihretwegen hatte im April und Mai ein U-Boot nordwestlich Gotska Sandö gekreuzt. Prinz Heinrich hatte seiner Zeit versucht sie zu schließen, aber die wiederholten Lotungen ergaben zu große Wassertiefen (über 120 m). Nunmehr waren Minen mit längerem Ankertau konstruiert und beschafft. Am 13. Juli wurden die Hufvudskär-Sperren a, b, c südwärts verlängert, womit man den Auslaufweg der Russen versperrt hielt.

Unbekannt blieb, welche von den Schäreneinfahrten der Feind bevorzugte. Um dem auf den Grund zu kommen, schob Konteradmiral Langemak die U-Boote gegen die Schären vor, zunächst im Westen, wo der Feind am 23. und 24. Juni Minen gesucht hatte (siehe Aufstellung Seite 37).

Wiederholt gingen die U-Boote dicht an die äußeren Schären heran, „UB 32" beschoß sogar Lågskär und „UB 36" landete auf Kökarsörn; beide Leuchtfeuer erwiesen sich als unbesetzt. Versuche, von dort aus auch den Raum südlich Utö und den Finnischen Meerbusen zu erreichen, scheiterten zunächst, weil die unter Kompaßstörungen leidenden, Seegang und Strom besonders ausgesetzten U-Boote sich in dem weiten Minengebiet nicht glaubten halten zu können. Dafür dehnten die Luftschiffe ihre Aufklärung möglichst weit nach Norden aus.

Die deutsche und vor allem die österreichisch-ungarische Industrie forderten dringend die Steigerung der Erzeinfuhr. Infolgedessen sah sich die Regierung genötigt, die Reedereien zur Einstellung von weiteren 30 großen Dampfern in die Schwedenfahrt zu veranlassen und bei deren Bemannung durch Hergabe von Marinepersonal mitzuwirken. Der Geleitdienst mußte daher wesentlich ausgebaut werden. Auch mußten die Ostseestreitkräfte für Beschleunigung des Verkehrs sorgen. Am 23. Juli wurde die Zahl der Geleitzüge von Swinemünde nach Landsort von 3 auf 6 wöchentlich erhöht. Die erforderlichen Fahrzeuge wurden teils durch Einstellung einiger neuer M-Boote (Minensuchboote), teils dadurch gewonnen, daß man die Geleitstrecken westlich Arkona mit Ausnahme der Sicherungen für die Fähre Saßnitz—Trelleborg und für die Pferdetransporte von Malmö nach Warnemünde eingehen ließ; die 3. Handelsschutz-Halbflottille wurde nach Swinemünde verlegt.

Prinz Heinrich hatte diesen Vorschlag der Küstenschutzdivision nicht leichten Herzens gutgeheißen. Eine feindliche U-Bootsoffensive mußte den hier durch neutrale Hoheitsgewässer kaum geschützten Handel empfindlich treffen. Hatten im Jahre 1915 die russischen und englischen U-Boote den Handelskrieg nach den Bestimmungen der Prisenordnung geführt[1]), allerdings mehrfach unter Nichtachtung der schwedischen Hoheitsgewässer, so schienen sie sich in diesem Jahre darüber hinwegsetzen zu wollen. Jedenfalls feuerte am 2. Juli „Tigr" zwischen Utklippan und Öland ohne Warnung 3 Torpedos auf einen großen Geleitzug; er hatte keinen Erfolg und konnte vielmehr

[1]) „Der Krieg zur See", Ostsee-Band II, Kapitel 13.

U-Boote nördlich Gotska Sandö 1916

16. bis 22. 4.	„UB 20"	4. bis 10. 7.	„UB 36"
20. bis 23. 5.	„UB 31"	16. bis 21. 7.	„UB 36"
27. 5. bis ?	„U 10" (vermißt)	20. bis 27. 7.	„UB 30"

U-Boote südlich der Ålands-Schären 1916

18. bis 25. 6.	„UB 31"	Svenska Högarne, Fästorne, Lågskär, Kökarsörn, Bogskär, Svenska Högarne	3 Segler untersucht, 24. 6. Torpedoschuß auf russ. Minensuchboot ohne Erfolg
26. 6. bis 2. 7.	„UB 31"	Almagrundet—Bogskär, Fästorne, Flötjan	
3. bis 6. 7.	„UB 31"	Almagrundet—Svenska Högarne	2 Segler untersucht, Maschinenhavarie
8. bis 15. 7.	„UB 32"	Almagrundet—Sv. Björn, nördlich und südlich Bogskär	1 Dampfer, 2 Segler untersucht
10. bis 17. 7.	„UB 20"	Lågskär—Fästorne, Simpnäsklubb—Svartklubben	2 Dampfer, 8 Segler untersucht
14. bis 21. 8.	„UB 30"	Almagrundet—Sv. Björn, Flötjan Kökarsörn	Maschinenhavarie
21. bis 26. 8.	„UB 36"	Svenska, Högarne—Sv. Björn, Flötjan, Kökarsörn	Kökarsörn Lchtt. gesprengt, Kreiselkompaßversager
17. bis 23. 9.	„UB 32"	Almagrundet—Svenska Högarne, nördl. Bogskär	Schlechtwetter, Maschinenhavarie
28. bis 30. 9.	„UC 25"	Fästorne, Lågskär	18 Minen gelegt
19. bis 26. 10.	„UB 32"	Lågskär, Gotska Sandö, Fårö	Lågskär beschossen, ist offenbar unbesetzt
8. bis 16. 11.	„UC 27"	Ledsund, Hammarudd, Botten-See	7 Minen gelegt, Erfolg: mindestens 1 Dampfer (340 BRT.) gesunken
27. 11. bis 2. 12.	„UB 33"	Svenska Högarne	Nach Botten-See bestimmt, Sturm, Grundberührung

von Glück sagen, als er den deutschen Wasserbomben entronnen war[1]). Einspruch gegen dieses Verfahren erschien zwecklos, weil der Gegner mit Recht und analog unserer eigenen Stellungnahme geltend machen würde, daß die Begleitung durch Kriegsfahrzeuge bewaffnetem Widerstand gleichzuachten sei. Bereits zwei Tage nach Inkrafttreten des neuen Fahrplanes schienen sich die Besorgnisse des Prinzen zu bestätigen: nördlich von Rügen ging der Dampfer „Norderney" (5500 BRT.) mit einer Ladung Erz in Verfolg einer Explosion unter. Eine Torpedolaufbahn war trotz glatter See nicht beobachtet worden; aber vielleicht hatte ein U-Boot Minen gelegt? Die Suche danach blieb erfolglos, und der Verdacht, daß etwa bei der Beladung in Luleå eine Höllenmaschine an Bord gebracht war, fand nirgends eine Stütze. Wahrscheinlich ist der Dampfer auf eine bei den Räumarbeiten verschleppte Mine der russischen Sperre vom Januar 1915 geraten.

Mitte August ließ in derselben Gegend ein Wasserwirbel auf ein U-Boot schließen, zumal nach dem Werfen von Wasserbomben ein ausgedehnter Ölstreifen entstand. Aber auch hier hat eine Täuschung vorgelegen, denn das englische U-Boot, das um diese Zeit nördlich von Rügen kreuzte, hatte tags zuvor die Heimreise angetreten, und ein russisches ist zu dieser Zeit nicht in der Gegend gewesen.

In der Norrköping-Bucht und an den Ausgängen des Kalmar-Sundes blieb es seit dem 2. Juli ruhig. Unangefochten gingen Tag für Tag zur gleichen Stunde die Geleitzüge hin und her. Es schien, als hätte der Feind den Handelskrieg aufgegeben. Freilich ergaben sich aus der Beobachtung und Entzifferung des russischen Funkverkehrs Anhaltspunkte dafür, daß auch weiterhin mehrmals im Monat U-Boote zu Fernunternehmungen in See gingen, doch wurden sie nirgends gespürt. Im Spätherbst wurde noch einmal bei Häfringe eine Torpedosalve auf einen Geleitzug gefeuert. Die Torpedos gingen fehl; einer wurde aufgefischt und als russischer erkannt.

Handelskrieg in der Ostsee

Die große Schiffahrtsstraße längs der schwedischen Südostküste wurde nicht ausschließlich von deutschen Kohlen- und Erzdampfern befahren, sondern ebenso rege von schwedischen Holzschiffen und sonstigen Neutralen, zeitweilig auch von Fahrzeugen mit feindlicher Bestimmung. Seitdem die Kogrundrinne passierbar war, unterhielt eine dänische Reederei mit einigen kleinen Dampfern und Motorseglern einen hauptsächlich von Konterbande lebenden Verkehr zwischen Kopenhagen und Raumo. Hörte man rechtzeitig von der Abfahrt, so wurde solch ein Schiff von den Sund-Streitkräften bis zur Ystad- oder Hanö-Bucht verfolgt, um es abzufangen, falls es in der Dämmerung oder nachts die Hoheitsgrenze außer acht ließ. Im Mai entstand der Verdacht, daß Bornholm als Umladeplatz diente; dies bestätigte sich nicht. Grundsätzlich wurden alle Handelsschiffe, die einer Torpedoboots-, Minensuch-, U-Bootssuch- oder Handelsschutzgruppe auf offener See begegneten, nach Maßgabe der verfügbaren Zeit untersucht. Die Wachsamkeit der deutschen Kriegsschiffe wirkte

[1]) Monastireff „Les soumarins russes pendant la guerre" in der Revue maritime 1922.

abschreckend, so daß die Papiere meistens in Ordnung befunden wurden. Aufgebracht wurden in den Gewässern östlich des Sundes nur 3 Fahrzeuge (390 BRT.), eins davon durch ein geschicktes Manöver des Schutzbootes „Albatros", das an dem fahrenden Dampfer festmachte, mit der Maschine zurückging und so sein Entkommen in die Hoheitsgewässer verhinderte. Mehrmals wurden Boote mit entflohenen Kriegsgefangenen aufgegriffen.

Das Hauptfahndungsobjekt bildeten die aus der Ostsee entweichenden englischen Dampfer, die in russischen und finnischen Häfen aufgelegen hatten und nun in der Heimat dringend gebraucht wurden. Im Juni und Juli lagen wochenlang Torpedoboote und kleinere Fahrzeuge vor Ystad und besonders Åhus auf der Lauer, bemüht, solche Dampfer zu greifen. Weiter im Norden wurden sogar Halbflottillen, Hilfsschiffe und U-Boote auf sie angesetzt. Aber weder glückte es, ein Schiff bei der Überquerung der Botten-See abzufangen, noch gab einer der durchweg schwedischen Kapitäne und Lotsen sich in den neutralen Hoheitsgewässern eine Blöße, noch gelangen die Versuche, durch Überbietung der hohen, den Kapitänen für die Reise ausgesetzten Prämien einen Dampfer in die Hand zu bekommen. Sie fuhren mit der größten Vorsicht, vermieden ungünstige Wetter- und Sichtverhältnisse, konnten, da in Ballast, die Schärenfahrwasser benutzen und ließen sich möglichst von einem schwedischen Torpedoboot begleiten.

„Dunrobin" wurde bei Häfringe von der 15. Halbflottille, „Southwales" vor Halmstad (Kattegat) von dem Warnemünder Flugzeug „531" angehalten, beiden gelang es aber gerade noch, neutrales Gebiet zu erreichen und dort zu ankern. Am 18. Juli brachte „V 152" in der Hanö-Bucht „Adams" auf, innerhalb der Hoheitsgrenze, und zwar als Repressalie für russische Neutralitätsverletzungen in der Botten-See (siehe Seite 44); der Admiralstab hielt dieses Vorgehen für unangebracht und gab den Dampfer frei. Ebenso wurde „George Allan" wieder entlassen, der von der 7. Halbflottille im Sund aus den Hoheitsgewässern herausgeholt war, die er, den deutschen Befehl zum Stoppen nicht beachtend, noch gerade erreicht hatte. Bis Ende Juli hatten 27 englische Dampfer mittlerer Größe die Ostsee verlassen, mindestens ebenso viele bereiteten sich auf die Überfahrt vor; der Rest (30 bis 40) war nicht fahrbereit oder in Rußland in Gebrauch. Aber der Abtransport fand jetzt ein Ende: auf diplomatischem Wege wurde die Sperrung der Kogrundrinne durch Schweden erreicht.

Die vom Admiralstab im Jahre 1915 begonnenen diesbezüglichen Verhandlungen hatten im Winter als aussichtslos abgebrochen werden müssen. Sie wurden Mitte Juni 1916 wieder aufgenommen, als die von Schweden gewünschte Verlängerung des deutsch-schwedischen Holzabkommens vom 16. März 1915 dazu eine gute Handhabe bot. Entsprechend diesem Abkommen hatte Deutschland, der Ausfuhr Nordschwedens zuliebe, große Mengen gesägtes Holz (Bretter und Planken, nicht aber Grubenholz!), also absolute Konterbande, deren die Westmächte in steigendem Maße bedurften, unbehelligt gelassen; als Gegenleistung lieferte Schweden beträchtliche Mengen kriegswichtiger Bannware an Deutschland. (Die Lieferung der schwedischen Eisenerze hatte mit diesem Abkommen nichts zu tun, sie erfolgte unabhängig davon.) Diese Käufe waren im Juni 1916 längst getätigt; was Schweden jetzt noch an

Pferden und sonstiger Bannware lieferte, konnte als angemessene Gegenleistung nicht angesehen werden. Das Holzabkommen bot somit Deutschland kaum noch Vorteile, und Deutschland drohte mit seiner Kündigung. Um den Preis, daß das Abkommen dauernd in Geltung bleiben sollte, gestand Schweden schließlich am 27. Juli die Sperrung der Kogrundrinne zu, und alsbald legten schwedische Marinefahrzeuge an der schmalsten Stelle Minen aus. Eine Sperrlücke, die bewacht wurde, diente allein dem innerschwedischen Verkehr. Wie zu erwarten, wurde die schwedische Regierung deswegen von der Entente in der Presse und durch diplomatische Schritte sowie im eigenen Lande von der Linken scharf angegriffen. Fürs erste setzte sie ihren Standpunkt durch, die Frage war aber, wie lange sie fest bleiben würde. Jedenfalls war die Handelssperre am Sund jetzt wieder lückenlos. Kein Schiff konnte auf einen Durchbruch durch das deutsche Sperrgebiet hoffen. Eine ganze Anzahl, die aus Fahrlässigkeit oder im Sturm hineingeriet, blieb in Netzen hängen oder stieß auf Minen. Daß im Laufe des Jahres 1916 nicht mehr als 6 Neutrale (1880 BRT.) untergingen, teilweise mit der Mannschaft, war nur der Aufmerksamkeit der deutschen Wachboote zu danken, die durch Signale, Schüsse und schleuniges tatkräftiges Eingreifen häufig ein Unglück verhüteten. Auch das dänische Minenfeld in der schon 1914 für gesperrt erklärten Kjöge-Bucht erwies sich als scharf, indem dort am 14. September der schwedische Dampfer „Tillberg" (490 BRT.) verlorenging. Das ganze Sperrgebiet und besonders die schmale, dem Verkehr offenstehende Durchfahrt wurde deutscherseits von zahlreichen Torpedo- und Vorpostenbooten, Scheinwerferschiffen und Flugzeugen, die durch ein Linienschiff gegen feindliche Überfälle gesichert waren, scharf bewacht. Ihnen zu entgehen, war gleichermaßen undenkbar wie sie zu täuschen. Die Sundbewachung besaß große Erfahrung in allen Handelskriegsfragen, die überdies durch die neue Prisenordnung und die erweiterte Konterbandeliste vom Juli 1916 vereinfacht wurden. Erregten Papiere oder Ladung eines Schiffes den geringsten Verdacht, und das kam häufig vor, so wurde es zur genauen Untersuchung nach Swinemünde eingebracht; aber in der Tat beförderte kein einziges mehr Konterbande zum Feind, abgesehen von den dazu berechtigten schwedischen Holzschiffen.

Die Kogrundrinne wurde weiterhin im Auge behalten, und so entging es dem wachhabenden Gruppenführer nicht, daß im Oktober zwei Engländer unter schwedischer Flagge hindurchfuhren. Sein sofortiger Protest an Ort und Stelle nutzte zwar nichts, aber Schweden gab nachher zu, daß der Flaggenwechsel die Dampfer nicht deckte, und versprach, Wiederholungen vorzubeugen. Trotzdem hielt man es deutscherseits für geboten, den Patrouillendienst wieder zu verschärfen, denn nach wie vor wurden Engländer von Finnland nach Schweden gebracht und dort fahrbereit gehalten. Es hieß, man wolle sie vor Sabotage sichern. Tatsächlich waren in letzter Zeit in Finnland mehrere Dampfer auf ungeklärte Weise beschädigt worden.

Die Verfolgung der ausbrechenden feindlichen Dampfer und die Abwehr der englischen U-Boote, die in die Ostsee einzudringen suchten, hatte im Sommer 1915 die Sund-Streitkräfte mehrfach veranlaßt, in das Kattegat vorzustoßen. Die Notwendigkeit, dieses Seegebiet unter Bewachung zu halten, wuchs, als die U-Boote im Winter dort häufiger auftraten, offenbar zum Zweck der Aufklärung und des

Handelskrieges. Im März und April 1916 wurden aus Schweden und Dänemark fast täglich englische U-Boote gemeldet, und wenn auch ein Teil der Nachrichten auf Irrtum beruhte oder absichtlich ausgestreut war, um Unruhe zu erregen, so traten die U-Boote doch mehrmals fühlbar in Erscheinung.

Am 18. März kaperte „E 30" den norwegischen Dampfer „Kong Inge", am 11. Mai dessen Landsmann „Lökken". Ihre für Deutschland bestimmten Ladungen, Öl bzw. Schwefelkies, wurden beschlagnahmt, die Dampfer selbst nur unter Bedingungen freigegeben, die dem norwegischen Handel mit Deutschland abträglich waren; mehrere norwegische Reedereien stellten daraufhin ihre Fahrten nach Lübeck und die Erztransporte von Narvik nach Rotterdam ein. Bald darauf wurden zwei deutsche Dampfer angehalten, „Trave" (760 BRT.) am 18. Mai bei Kullen von „E 30" und „Ems" (700 BRT.) am 19. Juni bei Falkenberg von „G 4". Beide wurden, nachdem je zwei Torpedos fehlgegangen waren, mit Artillerie versenkt. Während die Norweger anscheinend außerhalb der Hoheitsgrenze betroffen wurden, befanden sich die Deutschen nach dem Zeugnis ihrer schwedischen Lotsen auf neutralem Gebiet, einige der auf „Ems" abgegebenen Schüsse gingen sogar auf Land nieder. Schwedens Proteste verhallten nicht ganz wirkungslos, England traf mit Rücksicht auf seinen Propagandafeldzug gegen den deutschen U-Bootskrieg Vorsorge, daß derartige Neutralitätsverletzungen sich nicht wiederholten. Die U-Boote erschienen seltener und blieben schließlich ganz aus, weil der Handel sich nunmehr peinlich innerhalb der Hoheitsgewässer bewegte. Auch machten die deutschen Dampfer von dem schwedischen Angebot Gebrauch, sich den regelmäßig verkehrenden schwedischen Patrouillenbooten anzuschließen.

Eine Bekämpfung der U-Boote war nur möglich, sofern sie in Reichweite der Sundbewachung südlich Anholt—Falkenberg gesichtet wurden. Häufig sind Torpedoboote, Vorpostenboote und Flugzeuge vorgestoßen. Auf die Handelsstraßen des nördlichen Kattegats bis Skagen und sogar Kristiania wurden U-Bootsfallen entsandt, aber bei der Enge des Seegebietes und der Dichte des neutralen Verkehrs durften sie sich höchstens wöchentlich einmal sehen lassen, mußten ihr Äußeres, Flagge und Namen häufig verändern und die Kurse sehr geschickt wählen, um nicht sofort erkannt zu werden. Im März und später von Juli bis Oktober, als die Hilfsschiffe in der Ostsee entbehrlich geworden waren, gingen abwechselnd „Alexandra" und „Kronprinz Wilhelm" durch den Sund oder den Kleinen Belt nach Norden. Einige Male kreuzte die „Möwe" unter Korvettenkapitän Graf Dohna-Schlodien, während dieser Tätigkeit „Vineta" genannt, im Kattegat und Skagerrak.

Im Herbst waren zwei getarnte Segler unterwegs, „Antje" und „Friedensburg", besetzt von Offizieren und Mannschaften der Hilfsschiffe „Alexandra" und „Primula". Sie bewährten sich nicht, weil ihre Hilfsmotore zu schwach, das Personal damit wie mit der Takelage nicht genügend vertraut, vor allem die Jahreszeit ungünstig war. „Friedensburg" geriet Ende Oktober in einen schweren Sturm, verlor mehrere Segel und konnte nur dank der guten Haltung der Besatzung und durch die geschickten Manöver der herbeigerufenen Vorpostenboote „Island" und „Meteor" in den Sund eingebracht werden.

Ein einzigesmal wurde ein U-Boot gefaßt. Am 12. August ließ „E 43" bei Anholt

„Kronprinz Wilhelm" bis auf 2400 m herankommen, um den Dampfer zu untersuchen. Dieser setzte Kriegsflagge, eröffnete das Feuer und konnte mehrere Salven abgeben, bevor das Unterseeboot weggetaucht war. Er glaubte zwei Treffer beobachtet zu haben, schloß auch aus der Wirkung der geworfenen Wasserbomben auf dessen Vernichtung. Aber „E 43" kehrte wohlbehalten nach England zurück.

Nebenaufgabe bei allen Vorstößen war der Handelskrieg, im besonderen die Verfolgung der englischen Dampfer. Aber von den Hilfsschiffen begegnete nur „Vineta" in der Nacht vom 26. zum 27. Juli bei Arendal (Norwegen) einem Dampfer, der zur Aufbringung hinreichend verdächtig erschien. Er gab den Versuch, die Hoheitsgewässer zu erreichen, rasch auf, als er drei 15-cm-Treffer erhielt. Es war der englische Dampfer „Eskimo" (3325 BRT.), von Kristiania kommend; er wurde als Prise mitgenommen.

Die allwöchentlichen Jagden der Sund-Streitkräfte auf bestimmte Fahrzeuge, deren Auslauftermin auf dem Agentenweg einging, blieben trotz Unterstützung durch Flugzeuge meist erfolglos. Denn auch die Segler, die von Halmstad aus Grubenholz nach England verschifften, lernten sich innerhalb der Hoheitsgewässer zu halten. Außer einem dänischen Lebensmitteldampfer wurden nur 8 Grubenholzfahrer aufgebracht, ein weiterer verbrannt, etwa ebensoviele mußten einen Teil ihrer Ladung in Swinemünde löschen. Im Dezember fing man den dänischen Dampfer „Island" (3200 BRT.) ab, im Begriff, in englische Dienste zu treten.

Am 12. Mai holte die 7. Halbflottille unter Führung von Korvettenkapitän Graf v. d. Recke-Volmerstein mit 6 Booten zu einem großen Streifzug durch das Kattegat aus. Ein auf „V 151" eingesetztes Flugzeug vergrößerte ihren Suchbereich über Skagen—Gotenburg hinaus, zwei Vorpostenboote waren nach Anholt gelegt für den Fall, das Schlepperhilfe nötig wurde. Erst nach Erschöpfung ihres Brennstoffvorrats kehrte sie am 14. zurück. Dank dem günstigen Wetter wurden nicht weniger als 27 Dampfer und 12 Segler untersucht, aber nur 2 Dampfer führten unter ihrer Ladung einige Konterbande, zu deren Untersuchung und Entladung sie vorübergehend nach Swinemünde eingebracht wurden. Weitere Vorstöße dieser Art wurden vorzeitig abgebrochen, einer wegen schlechten Wetters, ein anderer, weil Hilfsschiff „Kronprinz Wilhelm" bei Läsö drei Rauchwolken sichtete, die anscheinend von Zerstörern herrührten, eine Meldung, die frühere Agentennachrichten zu bestätigen schien. Es lag aber ein Irrtum vor; 1916 sind keine englischen Überwasserstreitkräfte in das Kattegat vorgedrungen[1]).

Die Schiffahrt längs der deutschen Küsten vollzog sich nahezu ohne Störung. Der recht lebhafte Verkehr durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal hätte sich geradezu friedensmäßig abgewickelt, wenn nicht die Sicherung des Kanals gegen Luftangriffe und Bombenanschläge gewisse Vorsichtsmaßnahmen erforderlich gemacht hätte. In der westlichen Ostsee war vom Feind nichts zu spüren, erst ab Rügen hieß es Ausguck halten. An der pommerschen Küste, in der Gegend von Jershöft, wurden zweimal U-Boote entdeckt. Am 29. Mai wurde der Dampfer „Winterton" der Schiffahrtsgruppe — ein englischer Embargodampfer — mit 3 Torpedos beschossen, und die

[1]) Auskunft der britischen Admiralität.

zur Bekämpfung in Köslin aufsteigenden Flugzeuge sichteten den Angreifer, das englische U-Boot „E 1", wiederholt. Weder ihren Bomben noch dem Schleppgerät des bei dem Dampfer stehenden Geleitfahrzeugs war ein Erfolg beschieden. Ein zweites U-Boot wurde am 6. November von der Luftaufklärung gemeldet. Diesmal konnte sich an der Verfolgung auch die U-Boots-Suchflottille Rosenberg mit allen ihren Gruppen beteiligen, ferner zwei von den Hilfsschiffen und eine neuartige, dem dortigen Handelsverkehr angepaßte U-Bootsfalle, ein Schlepper mit dem Seeleichter „Oder" (2—10,5 cm). Alle kamen infolge ihrer geringen Geschwindigkeit reichlich spät. Im übrigen handelte es sich um eine irrtümliche Meldung, es war kein U-Boot dagewesen (siehe Aufstellung zu Seite 50).

Weiter im Osten, wo sich der Feind im vergangenen Jahre häufiger hatte blicken lassen, blieb die Schiffahrt ebenfalls beinahe unbehelligt. Ende Mai wurde ein U-Boot bei Memel gemeldet, im Juni und Juli je eins bei Brüsterort. Der Plan, die Seeflugstation Putzig nach Pillau oder das Flugzeugmutterschiff „Santa Elena" nach Memel zu legen, brauchte nicht ausgeführt zu werden. Die Sicherung wurde den Luftschiffen und den Handelsschutzbooten allein überlassen. Die Geleitzüge gingen von Swinemünde bis Libau und Windau. Allerdings verkehrten sie nur dreimal wöchentlich, wurden oft durch langsame Küstenfahrer und Schleppzüge aufgehalten und boten, falls sie in eine schnelle und eine langsame Gruppe geteilt wurden, wenig Schutz, weil dann oft nur je ein Geleitboot zur Verfügung stand. So kam es, daß manche Dampfer, meist auch die der Schiffahrtsgruppe, vorzogen, allein und ohne Schutz zu fahren. Wichtige und eilige Transporte erhielten Sondergeleit.

Unangenehm waren auf dieser Straße die vielen abgerissenen russischen Minen. Ein großer Teil davon war scharf, wie die Explosionen beim Abschießen und beim Antreiben an der Küste bewiesen. Nicht immer war Zeit, sie abzuschießen; im Seegang, wenn die Boote heftig schlingerten, war es so gut wie unmöglich. Bei Brüsterort ging am 1. Juli früh der Dampfer „Velox" (970 BRT.) durch eine treibende Mine verloren. Deshalb änderte man den Fahrplan der Geleitzüge derart, daß sie die Strecke Brüsterort—Libau bei Tageslicht durchliefen, und ließ sie sogar, als die Tage kürzer wurden, in Memel übernachten. Die in dieser Gegend arbeitende Minenräumdivision blieb ständig in Pillau bzw. Neukuhren, um den Schiffahrtsweg frei von U-Booten, Minen und treibenden Minen zu halten. Abgesehen von einem deutschen Segler (160 BRT.), der westlich Gjedser unterging, wurden denn auch weitere Verluste vermieden, obwohl in der Ostsee in einem Monat über 200, im ganzen Jahr 1300 treibende Minen gezählt worden sind[1]).

Nicht nur in den heimischen Gewässern, sondern auch an der Küste Kurlands bis Windau war die Fischerei im Aufblühen. Die Ernährungsschwierigkeiten forderten jede nur mögliche Förderung dieses Berufszweiges. Heer und Marine machten Personal, mehr und mehr auch Fahrzeuge frei, die Seestreitkräfte mußten eine gewisse

[1]) Die deutschen und russischen Dampferverluste in dem engeren Kriegsgebiet vor Libau und im Rigaischen und Finnischen Meerbusen werden in Kapitel 4 und 5 behandelt.

Beschränkung ihrer Bewegungsfreiheit in den Gebieten der Fischerei in Kauf nehmen. Die Militärbehörden der Küstenprovinzen richteten einen Aufsichts- und Schutzdienst ein, dessen Fahrzeuge zum Teil bewaffnet und militärisch besetzt waren. Viele Marineteile unterhielten eigene Fischerboote für die Selbstversorgung.

Der Bottnische Meerbusen wurde 1916 stärker als in den ersten Jahren zum Schauplatz des Handelskrieges. Bald nachdem Ende Mai die Schiffahrt nach Luleå hatte aufgenommen werden können, kamen Nachrichten, daß deutsche Erzdampfer verfolgt wurden, und zwar vielfach innerhalb der schwedischen Hoheitsgewässer. Beispielsweise wurde am 13. Juni „Hollandia" in Öregrunds Grapen bis dicht unter Land von einem U-Boot beschossen. „Dorita" (3700 BRT.) wurde am 8. Juli bei Örnsköldsvik von dem U-Boot „Wolk" gejagt, mehrfach von Granaten getroffen und zuletzt 2 sm von der Küste versenkt, der Kapitän gefangengenommen. Am 11. kaperten zwei Torpedoboote unweit Bjuröklubb „Lissabon" und „Worms" (2800 bzw. 4400 BRT.) unter Mitnahme eines Teils der Besatzungen sowie eines schwedischen Lotsen; Schweden protestierte gegen diese Neutralitätsverletzungen, erreichte aber die Herausgabe der Dampfer nicht. Wenige Tage später wurde an derselben Stelle „Syria" (3600 BRT.) ohne Warnung torpediert, und zwei weitere Dampfer entgingen mit knapper Not den auf sie gefeuerten Torpedos. Da die Besatzung der „Syria" von einem in nächster Nähe stehenden schwedischen Torpedoboot gerettet und das Wrack innerhalb der Dreiseemeilengrenze gefunden wurde, konnte Rußland in diesem Fall nicht leugnen; es versprach Schadenersatz und Ablösung des U-Bootskommandanten. „Wjapr" gab an, sich im Schiffsort geirrt und das schwedische Torpedoboot für ein deutsches gehalten zu haben.

In Voraussicht der russischen Übergriffe hatte Deutschland, als die Verlegung russischer Streitkräfte nach dem Bottnischen Meerbusen erkannt wurde, in Stockholm auf die Notwendigkeit hingewiesen, die deutschen Dampfer auf ihrem 400 sm langen Wege längs der einsamen Küste Nordschwedens zu schützen, wobei es an die den englischen Dampfern geliehene Unterstützung erinnerte. Schweden verbesserte daraufhin den Lotsendienst, erneuerte das Verbot für U-Boote aller Kriegführenden, die Hoheitsgewässer zu befahren[1]), und ließ bereits im Juli die ganze Strecke planmäßig bewachen. Jeden zweiten Tag bewegte sich eine Staffette einzelner Torpedoboote von Luleå bis zu den Stockholmer Schären und umgekehrt zu festen Zeiten und mit 8 sm Geschwindigkeit, so daß Dampfer, die auf Kriegsschiffsbegleitung Wert legten, folgen konnten. Freilich nahmen die Boote keine Rücksicht auf Nachzügler, und da über Nacht geankert wurde, dauerte die Fahrt fast vier Tage. Es blieb nicht aus, daß die stillschweigend getroffene Maßnahme eines Tages, gerade als das Kogrundrinne-Abkommen geschlossen war, bekannt wurde. Die Verbandsmächte protestierten gegen das Geleiten deutscher Schiffe. Aber inzwischen hatten sich die Schutzfahrzeuge im Falle „Syria" und bei anderen Gelegenheiten bewährt, wo sie durch ihr Dazwischentreten Kränkungen der schwedischen Souveränität verhinderten, so daß die Regierung gestützt auf die öffentliche Meinung und die am Erztransport interessierten Kreise festbleiben konnte.

[1]) „Der Krieg zur See", Ostsee II, Seite 321.

Störungen blieben trotz der getroffenen Maßnahmen nicht aus: am 18. August wurde der deutsche Dampfer „Desterro", der infolge Nebels von dem schwedischen Geleiter abgekommen war und eine Seemeile von Land geankert hatte, von einem russischen Torpedoboot unter schwedischer Flagge aufgebracht, und sechs Tage darauf mußte „Schwaben", obwohl unter schwedischem Geleit, einem feindlichen Torpedo ausweichen. Unter diesen Umständen hielt Rußland es für geboten, „Desterro" herauszugeben und sich für den Flaggenmißbrauch zu entschuldigen.

Solange der neutrale Handelsschutz sich noch nicht als wirksam erwiesen hatte, war man auf andere Mittel und Wege bedacht gewesen. So war im Admiralstab erwogen worden, das russische Vorgehen mit einem verschärften U-Bootskrieg in der Ostsee zu beantworten. Auf Anraten des Marineattachés in Stockholm wurde davon Abstand genommen, im Hinblick auf die Gefahr der Verwechslung feindlicher und neutraler Schiffe, wegen der zu erwartenden Verärgerung der Finnen und weil der Warenaustausch Finnland-Schweden im ganzen doch nur gering war. Aber man kam wenigstens der alten Forderung des O. d. O. nach U-Booten mit großem Aktionsradius nach, so daß im Bottnischen Meerbusen zeitweilig U-Bootshandelskrieg nach Kreuzerart geführt werden konnte. Als diese noch nicht zur Verfügung standen, sich Mitte Juli aber die russischen Angriffe häuften, wurden die Libauer Boote „UB 36" und „UB 20" eingesetzt, obgleich diese „vergrößerten UB-Boote" (275 t) nicht für Fernfahrten bestimmt und recht langsam waren. Die Oberleutnante zur See Kurt Albrecht und Viebeg legten Anfang August den Verkehr zwischen Stockholm, Gefle und Raumo völlig lahm und bewiesen damit der Öffentlichkeit, daß Deutschland nicht gewillt war, den Russen das Feld zu überlassen. Sie versenkten oder schossen in Brand 5 Dampfer und 2 Segler und schickten ungeachtet der Nähe der feindlichen Stützpunkte 2 Dampfer als Prisen nach Libau. Leider waren die Fahrzeuge, von denen übrigens keines mehr als 700 cbm Rauminhalt hatte, mit einer Ausnahme schwedischer Nationalität, mit der Folge, daß man in Schweden rasch die russischen Übergriffe vergaß, um sich desto mehr über das deutsche Vorgehen zu entrüsten. Allerdings war mit dem einen Dampfer viel Post verlorengegangen, zwei Schiffe hatten Holzladung, die nach dem deutsch-schwedischen Holzabkommen durchzulassen war, und die Berechtigung zur Einbringung des Dampfers „Piteå" nach Libau war sehr zweifelhaft; in der Tat mußte später nach jahrelangen Verhandlungen vor den Prisengerichten für „Piteå" Ersatz geleistet werden. Der Irrgarten der Verordnungen und die berechtigte Empörung über die völkerrechtswidrige Rücksichtslosigkeit der Russen hatte die im Handelskrieg unerfahrenen Kommandanten über das Ziel hinausschießen lassen. Aber die Schweden hatten kein Recht zu besonderer Entrüstung, hatten doch 5 der versenkten Schiffe (1700 BRT.) überwiegend Konterbande geladen, obwohl deren Ausfuhr durch schwedisches Gesetz verboten war; führende Stockholmer Kaufleute begrüßten sogar, daß Deutschland dem Konterbandehandel zu Leibe ging.

Die andere Prise, „Themis", die u. a. Ersatzteile für die englischen U-Boote geladen hatte, reichte infolge schlechten Wetters mit ihren Kohlen nicht aus und mußte am 2. August nachts Slite auf Gotland als Nothafen anlaufen. Als dies am folgenden Abend bekanntwurde, versuchte die zufällig in der Nähe befindliche

X. Flottille den Dampfer herauszuholen. Zwei Boote der 15. Halbflottille unter Korvettenkapitän Nieden liefen ein, bekohlten und bemannten den von seiner Zivilbesatzung verlassenen Dampfer, waren aber durch Sturm und Enge des Fahrwassers genötigt, bis zum Hellwerden zu warten. Die schwedische Regierung verbot mittlerweile der Prise, auszulaufen, obwohl diese die deutsche Kriegsflagge führte, und drohte mit Gewalt; an dem nahen Strande fuhren zwei Geschütze auf. Da die Abfahrt nicht ohne blutige Niederkämpfung der schwedischen Batterie möglich gewesen wäre, die deutsche Gesandtschaft dringend um Vermeidung von Zwischenfällen bat und mitteilte, daß die Erledigung auf diplomatischem Wege bereits eingeleitet sei, verschob der Halbflottillenchef das Auslaufen und blieb den Tag über im Hafen. Abends verließ er ihn auf Befehl aus der Heimat, den Dampfer mit der Prisenbesatzung zurücklassend. Der in See wartende Flottillenchef, Korvettenkapitän Wieting, erkannte ebenso wie die höheren Befehlshaber die besonnene, dabei feste und würdige Haltung des Halbflottillenchefs an. Das geltende Völkerrecht sah für den vorliegenden Fall eine Regelung nicht vor. Schwedens Ansprüche waren nicht unberechtigt, Deutschland verzichtete daher auf die Prise. Leider stellte sich erst später heraus, daß „Themis" die schwedische Flagge zu Unrecht geführt hatte und sich in Wahrheit in finnischem Besitz befand.

Ende August sowie im Oktober/November kreuzten in der Botten-See „U 47", „UB 30" und „U 22", Kapitänleutnant Metzger, Oberleutnante zur See v. Montigny und Scherb. Sie schädigten den Handel des Feindes besonders dadurch, daß die Seewege jedesmal — zuletzt gerade vor Beginn der Vereisung — für Wochen unsicher gemacht wurden. „U 47" weilte zweimal erfolgreich in der Botten-Wiek, „UB 30" und „U 22" versenkten vor Raumo und Mäntyluoto eine Anzahl schwedischer und russischer Fahrzeuge nach Bergung der Besatzungen (siehe Aufstellung). Mit

U-Boote im Bottnischen Meerbusen 1916

				untersucht		davon aufgebracht bzw. versenkt			
				D	S	D	S	Br. Reg.T.	
27. 7. bis	4. 8.	„UB 36"	Raumo	5	4	2 (1)	1	1150	
28. 7. bis	6. 8.	„UB 20"	Gefle, Sundsvall	5	3	2 (2)	— (1)	1580	(1580)
16. 8. bis	3. 9.	„U 47"	Nordwarken, Mäntyluoto, Botten-Wiek, Gefle, Botten-Wiek	13	9	1 (1)	—	1050	(1050)
18. 10. bis	28. 10.	„UB 30"	Raumo, Mäntyluoto, Raumo, Gefle	9	14	1	5	1050	
30. 10. bis	15. 11.	„U 22"	Raumo, Sundsvall, Mäntyluoto, Raumo	5	9	4	3	2440	
7. 11. bis	16. 11.	„UC 27"	Raumo, Petterstär, Mäntyluoto	—	2	1	—	380	
				37	41	11 (4)	9	7650	(2630)

Die in Klammern gesetzten Zahlen bedeuten aufgebrachte, aber später freigegebene oder ersetzte Fahrzeuge. Der bei „UC 27" verzeichnete Dampfer lief auf eine der von dem U-Boot gelegten 11 Minen.

ihren Prisen aber hatten auch sie kein Glück. Der schwedische Dampfer „Presto", der am 25. August bei Ratan aufgebracht, von „U 47" bis Grundkallen begleitet und am 27. bei Hufvudskär von Torpedobooten in Empfang genommen wurde, ist 1918 freigegeben worden, da die Eigentümer den größten Teil der an Bord befindlichen Stückgüter als Nichtkonterbande auszuweisen vermochten. Der Schwede „Runhild" mit Lebensmitteln lief am 3. November in der Åland-See halbwegs Söderarm—Svenska Björn etwas außerhalb der Hoheitsgewässer auf eine Mine und sank. Die Russen hatten am 31. August den Südausgang der Åland-See bis zur Breite von Lågskär für gesperrt erklärt und die dort von früher vorhandenen Sperren mit 1000 Minen aufgefüllt. Das Minenlegen war nicht bekanntgeworden, ein Bluff schien nicht ausgeschlossen. Jetzt war man zwar eines Besseren belehrt, aber die U-Boote ließen sich nicht abhalten, das verdächtige Gebiet zu untertauchen oder wie bisher in der Dämmerung durch die Hoheitsgewässer zu umgehen, die Gefahr in Kauf nehmend, von schwedischen Torpedobooten ertappt und auf Grund des Durchfahrtsverbots angegriffen zu werden. Ende Oktober, als schon der Winter hereinbrach, entschlossen sich die Russen zu derselben Gegenmaßnahme in den Nordwarken (Botten-See), hier sollte das Minenfeld sogar 20 sm tief sein. Wirklich ausgelegt wurden höchstens 200 Minen. Die Erklärung hatte keine anderen Folgen als einen förmlichen Protest Schwedens, weil Rußland ebensowenig wie Deutschland die schwedischen Hoheitsgewässer mit 4, sondern nur mit 3 sm Breite anerkannte, und als ein Wiederaufleben der schwedischen Besorgnisse wegen der Ausbreitung der russischen Seemacht Schweden gegenüber.

Deutschland wartete nur die Ankunft zweier neuer U-Bootsminenträger in Libau ab, um seinerseits zum Minenlegen in der Åland- und Botten-See überzugehen. Zuvor wurde Schweden erneut vor Ansteuerung „aller russischen und finnischen Häfen, die als Marinestützpunkte in Frage kommen", gewarnt. Am 29. September verseuchte „UC 25" zwei Schärenfahrwasser östlich Lågskär und bei Fästorne, und im November legte Oberleutnant zur See Vesper mit „UC 27" auf einer einzigen Fahrt eine ganze Reihe von Sperren: Im Led-Sund zwischen den beiden ausschließlich Kriegszwecken dienenden Häfen Åbo und Mariehamn, westlich dieser Stadt bei Hammarudd, in beiden Einfahrten nach Raumo, auf dem Küstenweg von dort nach Mänthyluoto und vor diesem Hafen. Da jeweils nur 1 bis 6 Minen zur Verfügung standen, wurden an geschickte Auswahl des Platzes und sichere Navigation hohe Anforderungen gestellt. Der Erfolg war der Untergang von einem Schweden vor Raumo und einem Finnen im Led-Sund; Besatzung und Passagiere des letzteren konnten sich nicht retten. Zeitungen berichteten außerdem von dem Verlust eines kleineren Dampfers mit Truppen, Pferden und Artillerie an Bord, von denen nur 50 Mann gerettet sein sollten.

Schutzmaßnahmen zur Sicherung der Seewege

Das Ergebnis des Ostseeverkehrs im Jahre 1916 war über Erwarten befriedigend. Nicht einen Tag hatte der riesige Strom der Erzzufuhr aus Nord- und Mittelschweden ausgesetzt. Die Geleitzüge waren regelmäßig eingebracht worden, die

Schiffe hatten ihre für die Kriegsindustrie wichtigen Ladungen sicher in Stettin und Lübeck, Hamburg, Nordenham und Emden gelöscht. Mit über 4 Millionen Tonnen Eisen- und Zinkerz konnte der Bedarf reichlich gedeckt werden. Wohl ebenso groß war die Masse deutscher Kohlen, die nach den Industriegebieten von Stockholm und Gotenburg verschifft wurde; auch Eisen bildete einen wesentlichen Teil der Ausfuhr. Aus Südschweden und Dänemark kamen erhebliche Mengen Lebensmittel über See herein, über Malmö 22 000 Pferde auf drei besonderen, von der Seetransportabteilung betriebenen Schiffen. Der Fährverkehr Saßnitz—Trelleborg wurde mit geringen Unterbrechungen Tag und Nacht aufrechterhalten. Weitaus der größte Teil des Umschlags wurde von deutschen Dampfern und Seglern besorgt; im August waren etwa 450 Schiffe mit 600 000 BRT. in der Fahrt nach Schweden und Dänemark beschäftigt, dem Schiffsraum nach fast ein Drittel der in der Heimat befindlichen Handelsflotte. Die Versorgung des linken Flügels des deutschen Ostheeres durch die Schiffahrtsgruppe (40 Schiffe, 60 000 BRT.) arbeitete ebenso schnell, pünktlich und sicher wie auf Etappenstraßen zu Lande. Längs der ganzen deutschen Küste wurde ungestört die Fischerei ausgeübt.

Der Handel mit Norwegen dagegen beanspruchte im Sommer nur etwa 40 deutsche Schiffe mit 40 000 BRT., gegen Ende des Jahres noch weniger, dazu eine Reihe neutraler Dampfer und Segler. Keines der Haupteinfuhrgüter, Fische, Eisen- und Kupfererze und Nitrate, erreichte eine Jahresmenge von 100 000 t. Der nicht unerhebliche Rückgang gegen 1915 hatte seinen Grund in dem Anwachsen des politischen und wirtschaftlichen Einflusses der Westmächte in Norwegen. Diese nutzten die Abhängigkeit des Landes von England und die deutschfeindliche Stimmung aus, um die norwegische Handelsflotte und Ausfuhr durch Verträge und offenen Zwang mit Beschlag zu belegen; zeitweise deckte Norwegen ein Fünftel des Bedarfs der französischen Pulverfabriken an Ammoniaknitraten und Kalk[1]).

Der Seeweg durch das Kattegat war 1916 niemals ernstlich gefährdet und wurde ständig benutzt. Noch im Dezember kam der große Lloyddampfer „Prinz Friedrich Wilhelm", der bisher im Hardangerfjord aufgelegen hatte, durch den Kleinen Belt herein, obgleich er 7 Tage bei Samsö festsaß, und zu Silvester langte die Prise „Yarrowdale", eine Beute der vor fünf Wochen zum zweitenmal ausgelaufenen „Möwe", aus dem Atlantik an. Man dachte sogar daran, das Erz mit deutschen Dampfern aus Narvik zu holen, solange Luleå vereist war. Aber da für den Winter gut vorgesorgt war, brauchten die Schiffe den Gefahren des Hohen Nordens nicht ausgesetzt zu werden.

Die Verluste hielten sich auf geringer Höhe (siehe Aufstellung). Alle 2000 Schiffe, die sich der Handelsschutzflottille auf der Fahrt nach Landsort oder zurück anvertrauten, erreichten ihr Ziel ebenso sicher wie annähernd 1000 Libaufahrer; nur zwei von diesen (7400 BRT.), die auf feindliche Minensperren gerieten, gingen verloren. Die Zahl der Strandungen, Zusammenstöße usw. überstieg kaum das normale Maß, obwohl die Schiffe sich jetzt durchweg näher an der Küste hielten als im Frieden.

Auch die Ausfälle an Kriegsschiffen und Flugzeugen waren erträglich: „U 10"

[1]) Guichard, Histoire du blocus naval, Paris 1929.

Handelsschiffsverluste in der Ostsee und im Kattegat 1916

Zahl und Raumgehalt (BRT.).

Handelsschiffe	Deutsche		Feindliche		Neutrale mit Ladung für					
					Deutschland		Feindstaaten		Neutrale	
versenkt	7	14 200	9	7 100	—	—	13	3 600	—	—
aufgebracht	3	9 700	1	2 200	2	2 800	15	10 500	—	—
verloren durch										
deutsche Mine	1	2 300	1?	300	1	200	1	400	11	6 300
feindliche Mine	2	7 400	?	—	—	—	1	1 100	—	—
neutrale Mine	—	—	—	—	—	—	—	—	1	400
treibende Mine	1	1 000	?	—	—	—	—	—	1	200
	14	34 600	11	9 600	3	3 000	30	15 600	13	6 900
später ersetzt bzw. freigelassen	2	6 100	1	2 200	2	2 800	4	2 700	—	—

blieb verschollen, das Hilfsschiff „Hermann" war versenkt worden. In der Nacht vom 10. zum 11. August stieß „M 27" nördlich Rügen mit dem Spitzenschiff eines entgegenkommenden Geleitzuges zusammen und sank, nachdem es von „M 32" und dem Fischdampfer „Straßburg" unterfangen und schon zwei Stunden geschleppt worden war. Ebenfalls des Nachts, bei schwerer See, strandete der Fischdampfer „Neptun" am 30. Oktober bei Utlängan infolge der Unzugänglichkeit seines Kompasses. Während er nicht abgebracht werden konnte, obwohl sich die Handelsschutzflottille 14 Tage lang darum bemühte, gelang es Ende November, den in einer Schneebö bei Hela gestrandeten Fischdampfer „Bergedorf" abzuschleppen. Die Suchflottille verlor zwei Logger: „Hamburg" sank am 13. Mai auf der Falsterbo-Sperre, der er zu nahe gekommen war, „Margarethe" strandete am 6. Juli bei dem Versuch, im Sturm Kolberg als Nothafen anzulaufen. Der Fischdampfer „Cranz" von der Vorposten-Halbflottille West geriet bei Gjedser auf die deutsche Sperre, kam aber mit einem Leck davon. Eine treibende Mine richtete am Heck von „Lothringen", dem Linienschiff am Sund, geringfügigen Schaden an. Flugzeug „495" mußte im Juli wegen Motorhavarie westlich Bornholm notlanden; die Besatzung setzte es in Brand, doch wurde das Wrack von den Dänen nach Rönne geschleppt. Ein anderes, „618", blieb im Dezember auf dem Fluge von Putzig nach Libau verschollen. Mehrere Flugzeuge wurden infolge von Unfällen oder bei schlechtem Wetter beschädigt und mußten vor der Zeit abmontiert werden.

Das Hauptverdienst an dem Erfolg kam den Ostseestreitkräften und ihren Schutzmaßnahmen zu. Im Geleit- und Sicherungsdienst waren nicht weniger als 20 Torpedoboote, 3 bis 5 Unterseeboote, 4 Hilfsschiffe, etwa 70 Geleitfahrzeuge, 4 Luftschiffe und ein Dutzend Flugzeuge tätig, ungerechnet die U-Boots-Suchflottille und die

Sundbewachung. Sie hatten mehrmals Angriffe von Zerstörern und U-Booten abgewehrt, waren nicht müde geworden, die Dampfer zur Eile anzuspornen und trotz Untiefen und Felsen in die Hoheitsgewässer hineinzudrängen und hatten der Schiffahrt bei Unfällen nach Kräften geholfen. Besonders schwierig war der Dienst der Geleiter, wenn sie 20 und mehr große Dampfer in langer Doppelkiellinie zu sichern hatten. Dagegen machte ihnen der Feind ihre Aufgabe nicht sonderlich schwer. Während man deutscherseits mit ständigen schärfsten Angriffen gerechnet hatte, ließen sich auf der Handelsstraße südlich Landsort nur im Mai einige U-Boote blicken. Im Juni erschienen zweimal Zerstörer. Danach gab es nur noch vereinzelt einen Alarm.

Russische und englische U-Boote im Handelskrieg 1916

nach Angaben des russischen Marine-Archivs und der britischen Admiralität, ergänzt durch deutsche Beobachtungen.

Ausgangs- und Endpunkt der Reisen im allgemeinen Reval.

Bottnischer Meerbusen und Aland-See

7. bis 13. 7.	„Wolk"	nördl. Botten-See	versenkt D. „Dorita"
13. bis 21. 7.	„Wjapr"	Botten-Wiek	torpediert D. „Syria" Fehlschüsse auf 2 Dampfer
17. bis 19. 8.	„Krokodil"	südl. Botten-See	kapert D. „Desterro"
19. bis ? 8.	„Kaiman"	Aland-See	Fehlschuß auf D. „Schwaben"

In der Umgebung von Aland kreuzte oft eins der kleinen U-Boote. Außerdem beteiligten sich Torpedoboote am Handelskrieg.

Südostküste Schwedens

14. bis 20. 5.	„Wolk"	südl. Landsort	versenkt D. „Hera", „Kolga", „Bianca"
25. bis 31. 5.	„Gepard"	südl. Landsort	von Hilfsschiff „K" gerammt
25. bis 2. 6.	„Bars"	südl. Öland	Fehlschuß auf Geleitzug
9. bis 14. 6.	„Wolk"	südl. Öland	von Flugzeug angegriffen
9. bis 15. 6.	„Wjapr"	nördl. Öland	Fehlschuß auf unbek. Dampfer
28. 6. bis 5. 7.	„Bars"	nördl. Öland	
28. 6. bis 6. 7.	„Tigr"	südl. Öland	3 Fehlschüsse a. d. 20. Torp.Halbfl. 3 Fehlschüsse auf Geleitzug
22. bis 26. 10.	„Pantera"	südl. Landsort	Fehlschuß auf Geleitzug
22. bis 31. 10.	„Tigr"	nördl. Öland	
1. bis 6. 11.	„Bars"	südl. Landsort	3 Fehlschüsse auf Geleitzug
1. bis 6. 11.	„Gepard"	Öland	von Geleitboot beschossen

Deutsche Küsten

14. bis 23. 5.	„E 9"	Jershöft (Pommern)	von der S-Flottille verfolgt
25. bis 31. 5.	„E 1"	Jershöft (Pommern)	2 Fehlschüsse auf D. „Winterton", von Flugzeug angegriffen
25. 5 bis ? 6.	„E 18"	Memel	nicht zurückgekehrt (Mine?)
4. bis 9. 8.	„E 9"	nördl. Rügen	
10. bis 19. 8.	„E 8"	nördl. Rügen	

U-Boote an der Westküste Kurlands siehe Aufstellung zu Seite 86.

Tatsächlich verzichteten die Russen von Anfang Juli bis Ende Oktober auf jeden Angriff (siehe Aufstellung). Die im Frühjahr lebhaftere Betätigung englischer U-Boote im Kattegat ebbte ebenfalls bald ab. Bis Rügen und Pommern drangen im ganzen Jahr nur 4 U-Boote vor; die 1915 von ihnen aufgesuchten Warteſtellungen bei Rixhöft, Brüsterort und Memel blieben fast ganz verwaist. In der Åland-See und im Bottnischen Meerbusen kam es nur im Hochsommer zu Angriffen auf Dampfer innerhalb der Hoheitsgewässer, dann trat auch dort Ruhe ein.

Worin ist die Erklärung zu suchen? Die Russen waren tatsächlich schwächer, als man beim Ostseebefehlshaber und beim B. d. A. d. O. aus den Nachrichten über Schiffsbewegungen geschlossen hatte. Nicht 12 bis 15, sondern nur 3 der neuen „Nowiks" hatten bis zum Juni ihre Probefahrten beendet. Neben den 5 englischen U-Booten waren kaum ebenso viele russische zu Fernfahrten imstande. Die Hälfte davon wurde zur Aufklärung und Sicherung gegen Libau verwandt. Ihr Fahrbereich war wesentlich geringer als der der deutschen großen U-Boote, sie blieben durchschnittlich eine Woche in See und konnten daher nur wenige Tage im Operationsgebiet selbst verweilen. Für die auf Åland stationierten 5 kleinen U-Boote lagen die Verhältnisse nicht günstiger. Die Zahl verringerte sich durch Reparaturen („Gepard", „E 1" u. a.) und Ausfälle: „Sjom" (120 t, 2 Torp. R., Baujahr 1904) geriet am 23. Mai in der Åland-See vor den Bug eines schwedischen Dampfers, wurde gerammt und sank mit der ganzen Besatzung. Anfang Juni mußte „E 18", das von einer Fahrt nach Memel nicht zurückkehrte, verloren gegeben werden (Seite 26). In mehreren Fällen erwies sich die deutsche Abwehr als sehr wirksam. Auf diese und auf nicht ausreichende Übung der Kommandanten dürften häufige Fehlschüsse zurückzuführen sein. Bei den Vorstößen mit Überwasserstreitkräften blieb der Erfolg versagt. Von Juli an mußte man mit den neuen starken deutschen Torpedobooten rechnen, zumal die Nächte wieder dunkler und länger wurden.

Der Hauptgrund für das Nachlassen des Handelskrieges war aber wohl die Erkenntnis, daß die deutschen Dampfer sich in oder dicht an den neutralen Gewässern hielten. Wo sie aus ihnen heraustraten, war den U-Booten das Fahrwasser zu eng oder zu schwierig. Zwar setzten sich die Russen mehrfach über die schwedischen Hoheitsrechte hinweg. Aber Schweden hatte wirtschaftlich solch starke Position, daß Rußland den Protesten gegenüber auf die Dauer nicht taub bleiben konnte. Auch mußten die Alliierten mit Rücksicht auf ihren diplomatischen Kampf gegen den deutschen U-Bootskrieg vermeiden, daß die eigenen U-Boote sich allzusehr der öffentlichen Kritik aussetzten.

Daß solche Kritik aufkam und an Einfluß gewann, war nicht zum geringsten Teil der Tätigkeit der schwedischen Marine zu danken. Sie stellte im Falle von Völkerrechtsverletzungen den unparteiischen, amtlichen Zeugen. Wohl ein dutzendmal schützten die schwedischen Torpedoboote den Angegriffenen oder Verfolgten, sei es durch ihr bloßes Erscheinen, sei es durch Drohung mit Warnungsschüssen. Dabei besaß Schweden neben anderen Schiffsgattungen nur 13 größere und 45 kleinere Torpedoboote, die im Wach- und Geleitdienst außerordentlich angestrengt wurden. Der Geleit- und Patrouillendienst, das Küstennachrichten- und das Lotsenwesen Schwedens sowohl wie auch Dänemarks wurden derart gehandhabt und laufend vervollkommnet,

daß die Krieg führenden die neutrale Flagge achteten. „Dykkeren", eines der dänischen Unterseeboote, die im Sund Wache hielten, kam am 9. Oktober einem norwegischen Dampfer vor den Bug, wurde gerammt und sank; die Besatzung außer dem Kommandanten konnte gerettet, das Boot gehoben werden.

Die neutralen Hoheitsgewässer kamen der feindlichen Schiffahrt ebenso wie der deutschen zugute, und nur außerhalb ihrer waren die Angriffe der deutschen Seestreitkräfte von Erfolg begleitet. Immerhin wurden 40 feindliche oder neutrale Fahrzeuge versenkt oder aufgebracht (Zusammenstellung siehe Seite 49). Länger als ein Jahr bestand eine unmittelbare Verbindung zwischen den Westmächten und Rußland durch den Sund, englische Dampfer verließen die Ostsee, und eine Anzahl dänischer Konterbandeschiffe gelangte nach Finnland. Daß die großen Kriegslieferungen sich dieses Weges nicht bedienten, war darin begründet, daß schon mittlere Dampfer in beladenem Zustande die Gewässer um Falsterbo nicht passieren konnten, daß man also in Gotenburg oder Kopenhagen hätte umladen müssen. Ausschlaggebend war aber wohl die Überzeugung, daß Deutschland Mittel und Weg finden würde, eine derartige Entwicklung zu verhüten. In der Tat wurde ja Schweden im Laufe des Sommers dazu bewogen, die Kogrundrinne zu sperren, wodurch der Sundverkehr wieder der deutschen Kontrolle voll unterworfen wurde.

Die Handelsstraßen über den Bottnischen Meerbusen, auf denen die Erzeugnisse der schwedischen Industrie sowie Durchfuhrgüter nach Finnland gebracht wurden, lagen im allgemeinen außerhalb der Reichweite der deutschen Streitkräfte. Als dann U-Boote hierfür frei gemacht wurden und Stichproben nahmen, ergab sich, daß die von Schweden zur Wahrung seiner Unparteilichkeit erlassenen Ausfuhrverbote die Verschiffung von Bannware zwar nicht verhinderten, aber doch stark einschränkten. Jedenfalls wurden Waffen und Munition auf diesem Wege nicht nach Rußland befördert. Dennoch waren die Zufuhren für die russische Wirtschaft wichtig genug und ihre zeitweilige Unterbindung rechtfertigte den Einsatz der U-Boote.

Die Ausfuhr Schwedens und Dänemarks nach England, bestehend aus Holz und Lebensmitteln, war durch Verträge gegen Zugriff geschützt. Nur wenn ein Schiff die Abmachungen nicht einhielt, fiel es den Sundstreitkräften zur Beute.

Versuche, die Lieferungen der Westmächte für Rußland schon vor der Ankunft in Gotenburg zu fassen, mißlangen teils aus Mangel an Torpedobooten, teils wegen des geringen Umfanges des Konterbandeverkehrs, der sich im übrigen vorwiegend der Hoheitsgewässer bediente. Daß dem so war, bewiesen insbesondere die Erfahrungen eines Nordsee-U-Bootes, „U 75", das im November 4 Wochen erfolglos im Skagerrak kreuzte. Die Entsendung von „U 75" in diese Gewässer war eine Ausnahme, alle anderen U-Boote waren gegen England eingesetzt. Deshalb konnten auch die übrigen für den Transit nach Rußland wichtigen Häfen Kristiania, Bergen, Drontheim und Narvik nicht planmäßig überwacht werden. Nach Möglichkeit wurden die die Nordsee kreuzenden Handelsschiffe von den aus- oder einreisenden U-Booten angehalten und untersucht; meist waren ihre Ladungen nicht zu beanstanden.

Bis zu einem gewissen Grade war der U-Bootskrieg auch wirksam gegen die amerikanischen Kriegsmaterial- und Rohstoff- sowie die englischen Kohlentransporte, die durch das Eismeer nach Rußland gingen. Im übrigen beschränkte man sich da-

rauf, durch zwei Minen-U-Boote die 1915 von „Meteor" gelegten Sperren am Eingang zum Weißen Meer erneuern zu lassen, mit dem Erfolg, daß mindestens 6 Dampfer gesunken sind. Erst als die Transporte erheblichen Umfang annahmen, wurden im Herbst 1916 trotz der Ungunst der Jahreszeit mehrere U-Boote nach dem Nordkap entsandt. Sie haben 22 Dampfer (60 000 BRT.) versenkt, einen Russen mit wertvoller Ladung nach Wilhelmshaven aufgebracht und die vor der Vereisung besonders dringlichen Zufuhren empfindlich gestört.

Trotzdem sollen in den 5 Verkehrsmonaten Juni bis Oktober nach Angabe eines Neutralen eine Anzahl Dampfer von mittlerer Größe in Archangelsk angekommen sein. Das Entlöschen ging nur langsam vonstatten, weil die Hafenanlagen nicht genügten, der Weitertransport auf dem Fluß war langwierig; die noch im Ausbau begriffene Bahn unterlag häufigen Störungen, ihre Ergänzung durch Lastkraftwagenverkehr war nicht ausreichend. Aber man sparte weder Kosten noch Menschenkräfte, um die Schwierigkeiten zu überwinden. Ein zweiter, eisfreier Hafen sollte an der Murmanküste in der Kola-Bucht entstehen. Indessen die von St. Petersburg gerechnet 1300 km lange Murmanbahn nach Alexandrowsk, seit dem Frühjahr 1915 im Bau, war trotz ungeheurer Anstrengungen Ende 1916 erst in zusammenhanglosen Teilen fertig, und auch diese wurden in den ausgedehnten Mooren, wo die Brücken und der zu schwache Unterbau der Strecke sich immer wieder senkten, häufig unterbrochen.

Die Sibirische Bahn beförderte täglich etwa 10 Züge mit Kriegsmaterial; das war weniger als 1915. Rußland mußte die Zufuhren aus Japan und Nordamerika nicht nur teuer bezahlen, sondern noch weitgehende politische Zugeständnisse machen. Ein Anfang Juli mit Japan geschlossener Vertrag, der nach außen den Anschein einfacher Rückversicherung hatte, verpflichtete in geheimen Zusätzen beide Partner zu gemeinsamem Handeln, im Falle eine dritte Macht China politisch zu beherrschen versuchte. Der Schwerpunkt der Zugeständnisse lag darin, daß Rußland die mittlere und nördliche Mandschurei einschließlich der ostchinesischen Bahn als Interessengebiete aufgab. Es erhielt dafür die Freundschaft Japans und Kriegsmaterial, unter anderem die 1905 in Port Arthur erbeutete schwere Artillerie, aber keine Truppen. Drei Veteranen von 1904, „Pereswjet", „Tschesma" (ex „Poltawa") und „Warjag" wurden zurückgegeben, die für Archangelsk und die Murmanküste bestimmt wurden. Von diesen fiel das Linienschiff „Pereswjet" am 3. Januar 1917 im Mittelmeer einer deutschen U-Bootsmine zum Opfer.

Rußlands brennender Bedarf an allem zur Kriegführung Notwendigen konnte nicht befriedigt werden, weil Deutschland die Ostsee beherrschte.

Kapitel 4

Der Stellungskrieg im Rigaischen Meerbusen

Im inneren Rigaischen Meerbusen

Im Rigaischen Meerbusen besaß der Russe die Seeherrschaft. Er hatte im Frühjahr 1915 aus Sorge vor einer deutschen Landung in Livland, die Reval und weiterhin Petersburg gefährden konnte, den Ausgang nach der freien See mit Minen gesperrt und unter Bewachung gestellt. Die „Irben-Stellung" gewann im Sommer erhöhte Bedeutung, als die große deutsche Offensive zur Besetzung von Kurland führte und an der Küste westlich Riga zum Stehen gekommen war. Dementsprechend vermehrten die Russen ihre Sperren in der Irbenstraße und gaben den Wachstreitkräften Rückhalt in einem Linienschiff. Zwar vermochten weder die Minen noch „Slawa" den Einbruch von Großkampfschiffen zu hindern, wie sich im August 1915 gezeigt hatte, aber das deutsche Geschwader hatte sich nur zwei Tage im Meerbusen halten können. Es besaß dort keinen Hafen, während der Feind über ausgezeichnete Stützpunkte, vor allem den Moon-Sund verfügte; ständig hätte mit U-Boots- und Torpedobootsangriffen sowie Minenlegungen gerechnet werden müssen.

„Eine dauernde Beherrschung des Rigaischen Meerbusens ist nur möglich, wenn die Inseln Ösel, Dagö und Moon in deutschem Besitz sind und der Moon-Sund durch Einrichtung von Batterien auf Moon und durch Auslegen von Minen für den Gegner gesperrt wird. Die Eroberung der Inseln ist daher für den Fall notwendig, daß die Oberste Heeresleitung zur Unterstützung ihrer Operationen ein erneutes Eindringen in den Meerbusen fordert. Abgesehen hiervon würde der Besitz der Inseln die strategische Lage in der Ostsee für uns wesentlich verbessern, weil dadurch die Bewegungsfreiheit der russischen Flotte gehemmt werden würde."

Mit der Begründung hatte der Admiralstab im Dezember 1915 den Generalstab um seine Mitwirkung bei den Vorarbeiten für eine Landung auf Ösel gebeten. Dieser hatte abgelehnt, weil damals keine Kräfte verfügbar waren; er werde gegebenenfalls rechtzeitig an die Marine herantreten. Die Antwort war enttäuschend, wurde doch für die geplante Unternehmung kaum mehr als eine Division nebst einigen Spezialtruppen gebraucht; die Hauptlast der umfangreichen Vorbereitungen und der Durchführung würde die Marine zu tragen haben. Dem Nachteil, daß auf den eroberten Inseln Besatzungen gehalten werden mußten, stand das Freiwerden des Küstenschutzes in Kurland und der erhöhte Druck auf Riga und Livland gegenüber, ungerechnet die Vorteile für die Seekriegführung und für die große Politik.

Durchdrungen von der Wichtigkeit des Unternehmens arbeitete der Admiralstab mit Unterstützung der Seebefehlshaber der Ostsee einen Operationsplan aus und machte Anfang März 1916 noch einmal den Versuch, die Oberste Heeresleitung zu gewinnen. „Als der beste Zeitpunkt muß die Zeit des Aufgangs des Eises (April) bezeichnet werden, da bis dahin die U-Bootsgefahr nicht so groß sein wird wie später, neue feindliche Minenverseuchungen noch nicht stattgefunden haben und die Länge

der Nächte es noch ermöglicht, U-bootsgefährdete Gebiete während der Dunkelheit zu passieren. Die Operation ist zwar noch im Laufe des Sommers möglich, es muß dann aber mit größeren Verlusten gerechnet werden." Abschwächend wirkte ein Zusatz des Admirals von Holtzendorff, die Marine beabsichtige nicht, die treibende Kraft zu sein, weil durch die unumgängliche Beteiligung der Hochseeflotte die Kriegführung in der Nordsee einschließlich des U-Bootskriegs beeinträchtigt würde; sie werde die Ösel-Moon-Unternehmung nur in Angriff nehmen, wenn die Heeresleitung darauf großen Wert lege. General v. Falkenhayn verneinte dies. Er suchte damals die Entscheidung in Frankreich und verwarf um deswillen jedes Vorgehen im Osten. Zudem haben ihn offenbar die vorgeschobene, einem Gegenangriff günstige Lage der Inseln und die Seegefahren, die eine völlig sichere Verbindung nicht gewährleisteten, abgeschreckt. So blieben Riga und Ösel vorerst eine Hoffnung der Heeres- und Seebefehlshaber des Ostens.

Die russischen Armeen hatten sich im Laufe des Winters erholt und erheblich verstärkt und waren wieder in der Lage zu großzügiger Offensive. Bereits Mitte März erfolgte der erste Durchbruchsversuch in der Gegend des Narotsch-Sees (östlich Wilna), der in harten zehntägigen Kämpfen abgewiesen wurde. Gleichzeitig führte der Feind einen starken Vorstoß an der Düna, der ebenfalls scheiterte. Im Mai wurden große Massen von Angriffstruppen bei Smorgon (östlich Wilna) und bei Riga versammelt. Noch bevor sie im Rahmen einer Offensive der gesamten russischen Front eingesetzt wurden, brach Anfang Juni Brussiloff in die österreichisch-ungarische Südfront ein, und sein gewaltiger Anfangserfolg drohte zur Katastrophe für die ganze deutsch-österreichische Ostfront zu werden.

Da die deutschen Hauptkräfte vor Verdun gebunden waren, außerdem ein französisch-englischer Angriff an der Somme zu erwarten war, wandte sich General v. Falkenhayn am 19. Juni an den Admiralstab mit der Frage, ob nicht die Flotte imstande sei, Rußland an der Verschiebung größerer Verbände von der Nordfront nach Galizien zu hindern. Der Zeitpunkt war ungünstig, von der Skagerrakschlacht her lag noch eine Anzahl Schiffe in der Werft, sofort verfügbar waren nur 10 Großkampfschiffe. Admiral Scheer erklärte deren Einsatz und die Entblößung der Nordsee für äußerst bedenklich und riet auch von einer Verwendung des II. Geschwaders wegen der Verletzlichkeit der alten Schiffe ab. Vergebens suchte man nach einem Operationsziel, das die beabsichtigte Wirkung auszulösen versprach. Admiral v. Holtzendorff hielt allenfalls die Ösel-Unternehmung für geeignet; aber sie beanspruchte eine kriegsstarke Division und eine Vorbereitungszeit von vier Wochen. Unter diesen Umständen verzichtete der Chef des Generalstabes auf Weiterverfolgung des Gedankens. Als Notbehelf wurde das II. Geschwader und eine Flottille nach Kiel verlegt, in der Hoffnung, daß diese Maßnahme den Russen nicht verborgen bleiben und von ihnen als Bedrohung empfunden würde. Eine mit der gleichen Absicht in Betracht gezogene Einschiffungsübung auf den in Danzig liegenden 7 Transportschiffen mußte aus Mangel an Truppen unterbleiben.

Konnte die Marine allein die russische Seeherrschaft im Rigabusen nicht beseitigen, so suchte sie wenigstens deren Folgen zu mildern. Recht störend hatten im vergangenen Jahr die wiederholten Küstenbeschießungen durch „Slawa", Kanonen-

boote und Zerstörer gewirkt[1]). Auf Vorschlag von Vizeadmiral Schultz wurde beschlossen, die damalige Bombardementstellung bei Ragotsen (Ragassem) mit Minen zu verseuchen. Ein 70 Mann starkes, in Kiel sorgfältig ausgebildetes Kommando unter dem Korvettenkapitän Kurt Hermann brachte Anfang April 100 Minen und eine Dampfpinasse nach Kneis. Arbeitskommandos des Heeres hatten eine Feldbahn dorthin verlegt und bombensichere Unterstände gebaut. Die Geheimhaltung erforderte, daß der Transport, die sonstigen Vorbereitungen und das Minenlegen selbst des Nachts ausgeführt wurden; tagsüber waren alle Anlagen gegen Fliegersicht getarnt. Als Minenleger diente ein aus drei Pionierpontons bestehendes Floß, das von der Pinasse in Schlepp genommen wurde. Beide Fahrzeuge mußten jedesmal auf Gleisen über vier Sandbänke hinweg in tiefes Wasser geschafft werden. Das Ein- und Ausbringen erforderte so viel Zeit, daß für die Fahrt selbst nur 5 Stunden zur Verfügung standen, wodurch der Aktionsradius des Schleppzuges auf 10 sm (hin und zurück 20) begrenzt war. Die Gleise versandeten leicht, die Loren entgleisten, bei Seegang versagte der Bootskompaß; einmal konnten die Boote infolge niedrigen Wasserstandes nicht zum Aufschwimmen gebracht werden. Das Bewegen der 800 kg wiegenden Minen und der noch viel schwereren Boote kostete Mühe und Geschick, die Mannschaft arbeitete stundenlang im kalten Wasser. Aber alle Schwierigkeiten wurden überwunden. In der Zeit vom 28. April bis 13. Mai wurden 7 Sperreihen zu je 12 Minen genau an dem vorgesehenen Platz ausgelegt. Ein kleiner Rest blieb, weil die Dampfpinasse im Sturm strandete. Unglücklicherweise lagen die Minen in demselben Gebiet, in dem die Russen im August 1915 zum Schutze der Bombardementstellung eine Sperre geworfen hatten. Sie mieden es jetzt, und die ganze Arbeit war umsonst.

Der direkte Angriff auf „Slawa" und die Aufklärung über See war Aufgabe der Flieger. Der nördliche Teil des Meerbusens gehörte zum Bereich des Flugzeugmutterschiffes „Santa Elena" in Windau, das nach Aufgang des Eises seinen Platz dort wieder eingenommen hatte. Am 26. April brachte Flugzeug „234" von einem fünfstündigen Aufklärungsflug die Gewißheit mit, daß „Slawa" im Moon-Sund zu Anker lag. Tags darauf erkundete derselbe Flieger, Leutnant d. R. (M. A.) Tille, mit 3 Flugzeugen weitere Einzelheiten und griff das Linienschiff mit 31 Bomben an. Trotz lebhaften Abwehrfeuers erzielten sie drei Treffer, die neben beträchtlichem Schaden über der Offiziersmesse und an den Aufbauten Personalausfälle verursachten. Der Feind schickte schleunigst aus Reval Zerstörer und zwei U-Boote, obwohl sie schwer mit Eis zu kämpfen hatten, und ließ sie am 30. bei Domesnäs demonstrieren, um die Deutschen von einem offenbar befürchteten Einbruch abzuhalten. Ein ebenfalls von Windau ausgehender Angriff von 4 Libauer Flugzeugen am 3. Mai führte zu ein oder zwei Treffern am Heck der „Slawa". Südlich Runö klärten die beiden in Groß-Platon untergebrachten Landflugzeuge der Marine auf. Als am 6. Mai ein Kanonenboot der „Ehrabry"-Klasse, fälschlich für „Slawa" angesehen, östlich Ragotsem erschien, wurde es von „LF 145" mit einer deckenden Salve belegt, worauf es sich alsbald entfernte.

[1]) Vgl. „Der Krieg zur See", Ostseeband II, Kapitel 11.

Auch Luftschiffe aus Seddin beteiligten sich. Während die Flugzeuge damals nur 5-kg-Bomben werfen konnten, trugen die Luftschiffe solche von 50 und 100 kg. Dafür waren sie abhängiger von Wind und Wetter und empfindlicher gegen das feindliche Abwehrfeuer. In der Nacht zum 1. Mai suchte „SL 8", Kapitänleutnant Guido Wolff, vergebens nach „Slawa", eine Wolkendecke verbarg sie. Das Luftschiff warf 2600 kg Bomben auf Werder, ein Torpedoboot südlich des Moon-Sundes und Pernau. Die dortige FT-Station wurde beschädigt, sonst aber anscheinend keine Wirkung erzielt. Das gleichzeitig angreifende „SL 3", Kapitänleutnant v. Wachter, erreichte trotz mäßiger Bombenlast nicht einmal 2000 m Höhe und kehrte deshalb um. Als es bei Hellwerden nordwestlich Steinort in die Nähe der sichernden eigenen Torpedoboote gelangt war, fuhr es plötzlich, vielleicht infolge Klemmens des Höhensteuers, schräg ins Wasser. Die Führergondel brach ab, das beschädigte Schiff stieg wieder, landete nunmehr freiwillig aber unsanft und mußte durch Feuer vernichtet werden; die Besatzung wurde gerettet. Die Jahreszeit verbot weitere Fahrten in das Operationsgebiet feindlicher Flugzeuge.

Die schärfste Waffe sollte die Seeflugstation auf dem Angernsee werden, die Anfang Juni in Dienst stellte. Der Bau bot nicht geringe Schwierigkeiten. Fast das ganze Material wurde mittels Kraftwagen, im Sumpfgebiet mit Kolonnen herangeschafft; Feldbahn und ein 11 km langer Knüppeldamm wurden erst im Sommer fertig. Der Seespiegel mußte um $^3/_4$ m gehoben werden. Der Schutz gegen Beschießungen von See her (100 hm) und gegen Bombenangriffe ließ zu wünschen übrig. Aber die Nachteile des Platzes wurden von den Vorzügen weit übertroffen: alle Küsten des Rigaischen Meerbusens waren bequem zu erreichen und — die Hauptsache — Starten und Landen war fast bei jedem Wetter möglich.

Um die eigene Handlungsfreiheit zu wahren, bemühten sich die Flieger in erster Linie um das Niederhalten der feindlichen Luftstreitkräfte. Das erforderte auch der Schutz der in Windau und an der Nordküste Kurlands geschaffenen Anlagen. Bereits am 8. April stellten 4 Flugzeuge von „Santa Elena" unter Führung des Stationsleiters, Oberleutnant zur See Chorus, die Lage der Flugstation Papensholm auf Ösel fest und bewarfen sie sogleich aus 1600 m mit 20 Bomben. Am 22. April, 1. Mai und, erstmalig in der Nacht, am 25./26. Mai folgten die Angriffe der unter Kapitänleutnant Plüschow (Libau) zusammengefaßten Libauer und Windauer Flugzeuge (10 bzw. 9 bzw. 8), wobei bis zu 85 Bomben zu 5 kg abgeworfen wurden. Bedeutender Schaden soll nicht entstanden sein. Der Feind feuerte lebhaft aus Abwehrgeschützen, deren zuletzt fünf gezählt wurden, und setzte mehrere MG.-Flugzeuge an, ohne jedoch einen Erfolg zu erzielen; vielmehr wurden einige seiner Flugzeuge von den deutschen zur Landung gezwungen. Er antwortete am 1. und 3. Mai mit dem Abwurf einiger Bomben auf Windau und Pissen, die an militärischen Werten nur eine FT.-Antenne zerstörten. Danach hielt sich der Russe monatelang ganz zurück, offenbar ein Erfolg der deutschen Angriffe.

Für den Fall, daß „Slawa" die deutsche Landfront wieder belästigen oder überhaupt den Moon-Sund verlassen würde, wollte Vizeadmiral Schultz ein U-Boot in den Meerbusen entsenden. Die Irbenstraße war durch zahllose Minen gesperrt, man wußte, daß der Feind die vom Eise gerissenen Lücken ausfüllte (Seite 28). Der Ver-

such sollte deshalb auf flachem Wasser (6 m) längs der eigenen Küste unternommen werden. Ein nach Jaunzeem entsandtes Minenräumkommando stellte fest, daß die von den Russen ausgelegte Schiffssperre passierbar war. Zwei Minenräumboote fanden bei einmaligem Absuchen bei Klein-Irben, ein Flugzeug bis Domesnäs keine Minen. Den ganzen Mai über lag „UB 5" bzw. „UB 20" in Windau bereit; schließlich wurden sie zurückgezogen, weil die Nächte zu hell wurden.

Erst Anfang und Mitte Juli erschienen die Russen für je drei Tage bei Ragotsem. „Slawa" und gelegentlich die Kanonenboote „Chrabryj" und „Grosjaschtschij" sowie einige Zerstörer beschossen die deutschen Stellungen an der Aa, bei Schmarden und Lazup. Das Feuer wurde wieder wie 1915 von Land bzw. aus der Luft geleitet, als Befehlsübermittler diente ein an einer Telephonboje liegendes Torpedoboot. Die 30,5-cm-Geschütze der „Slawa" lagen recht gut bei den deutschen Gräben und Batterien, aber sie richteten nirgends Schaden an.

Die Abwehr lag in erster Linie bei drei zu diesem Zweck an der Küste aufgestellten Fußartillerie-Batterien zu je zwei 15-cm-Geschützen. Diese nötigten das Linienschiff, entweder nördlich Lazup außerhalb ihrer Reichweite (etwa 140 hm) oder aus Sicht von ihnen hinter dem bewaldeten Kap Ragotsem zu ankern. „Slawa" erhielt zwei oder drei Treffer, die freilich den Panzer nicht durchschlugen. Das deutsche Minenfeld blieb wirkungslos, da die russischen Schiffe das eigene vorjährige Sperrgebiet mieden (siehe Seite 56). Die Flieger wurden zumeist durch das Wetter ferngehalten. Am 2. und 4. Juli griffen je zwei Bombenflugzeuge von Angernsee aus an, gedeckt durch ein bzw. zwei MG.-Flugzeuge, fanden aber in der Luft überlegene russische Abwehrkräfte vor. Trotzdem gelang es dem großen Flugzeug „300" (2 × 160-PS-Motoren, 1 MG., Besatzung 3 Mann), auf „Slawa" 20 und auf das Flugzeugmutterschiff „Orlitza" 10 Bomben abzuwerfen. Ein Erfolg war ihm ebensowenig beschieden wie den Landflugzeugen, die am 3. Juli trotz Wolken und Regen angriffen. Die erbitterten Luftkämpfe endeten damit, daß beide Parteien je ein Flugzeug verloren; die russische Besatzung war tot, die deutsche fiel in Gefangenschaft. Zwei deutsche und ein russisches Flugzeug wurden zum Niedergehen gezwungen, konnten aber geborgen werden.

Zweck der ersten Beschießung durch „Slawa" war gewesen, Lage und Stärke der Küstenbatterien zu erkunden. Dies führte für den Feind insofern zu einem Mißerfolg, als er Zahl, Kaliber und Reichweite der deutschen Geschütze nach wie vor überschätzte. Am 15., 16. und 17. Juli bemühten sich die Schiffe gemeinsam mit der Artillerie der Landfront, die ein wahres Trommelfeuer entwickelte, durch Vortäuschen von Angriffsvorbereitungen deutsche Truppen zu binden und dadurch einen Durchbruchsversuch, der am 16. südlich Riga einsetzte, zu unterstützen. Auch diese Demonstrationen schlugen fehl, die deutsche Führung ließ sich nicht zum Einsatz ihrer Reserven verleiten. Die Offensive bei Ekan-Kekkau, die die Deutschen zum Rückzug von der Düna zwingen sollte, fand trotz gewaltiger Übermacht schon nach einer Woche ein Ende.

Außer der artilleristischen Beunruhigung von See aus hatte die russische Kriegsleitung noch ein anderes Ablenkungsmanöver vorgesehen, eine Landung in Kur-

land[1]). Am 7. Juli erhielt die russische Flotte Befehl, mit 6 bis 8 Bataillonen Marineinfanterie und etwas Artillerie baldigst einen Punkt an der Küste südlich Domesnäs zu besetzen und bis zum Eintreffen stärkerer Truppen, die gegen den deutschen linken Flügel vorgehen sollten, zu halten. Die Armee wünschte eine Landung möglichst nahe bei Tuckum und hielt Kösterzeem für den geeigneten Platz. Admiral Kanin glaubte sich dort durch die Küstenbatterien und die in ihrem Feuer liegende alte russische Minensperre zu sehr behindert und entschied sich für Rojen. Als Gros des Landungskorps wurde bestimmt: eine Infanterie-Division aus Helsingfors, eine Kavallerie-Brigade der Front und Artillerie bis zu 15-cm-Haubitzen. Alle greifbaren Dampfer wurden zu einer Transportflotte zusammengezogen, Schlepper und Boote für die Ausschiffung, Gerät, Munition und Proviant bereitgestellt, die Baggerarbeiten im Moon-Sund, die den Panzerkreuzern die Durchfahrt ermöglichen sollten, beschleunigt. Aber die Vorbereitungen waren zu umfangreich, als daß sie in wenigen Tagen hätten getroffen werden können. Erst Anfang August war ein gewisser Abschluß erreicht.

Inzwischen machten sich allerlei Bedenken und Störungen geltend. Im russischen Großen Hauptquartier hielt man es für geboten, dem Landungskorps noch eine felderprobte Division beizugeben; aus einer bloßen Demonstration entwickelte sich eine beträchtliche selbständige Operation. Der Oberbefehlshaber der Nordfront, General Kuropatkin, ein Förderer des Unternehmens, wurde am 5. August seines Kommandos enthoben. Der ihn vertretende General Gurko beurteilte die Aussichten eines Durchbruchsversuchs bei Tuckum so ungünstig, daß ihm die Landung keinen Ausgleich zu bieten schien[2]). General Gerua, der Führer des Landungskorps, forderte einen energischen Angriff an der Front drei Tage vor der Landung sowie eine wesentliche Verkürzung der auf 4 bis 7 Tage veranschlagten Ausschiffungszeit der kämpfenden Truppe.

Dieses Verlangen gründete sich auf die Berechnungen der Marine, wonach die deutsche Flotte bei rücksichtslosem Vorgehen die Irben-Stellung sehr rasch durchbrechen konnte. Gerüchte sprachen wieder einmal von einer bevorstehenden deutschen Landung in Livland; seit Mitte Juli arbeiteten deutsche Minensuchverbände an der nordkurländischen Küste; am 18. waren deutsche Seeflugzeuge über Reval erschienen; man fürchtete, sie hätten schon Kenntnis von dem geplanten Unternehmen und kämen, um den Stand der Vorbereitungen zu erkunden. Der Flottenchef machte auf die Abhängigkeit der Landung vom Wetter und von anderen Umständen und auf den ungenügenden Schutz aufmerksam; die Streitkräfte des Rigaischen Meerbusens seien nicht stark genug, um den Einbruch von Großkampfschiffen zu verhindern, sie würden unter Umständen nutzlos geopfert werden. Er forderte deshalb, daß die englische Flotte zu einer gleichzeitigen Demonstration im Skagerrak oder in der südlichen Nordsee aufgefordert würde. Im übrigen meinte er, das Zeit der Unternehmung sei einfacher

[1]) Über dieses Unternehmen liegt eine mit reichem Quellenmaterial versehene Arbeit vor: Prof. N. A. Daniloff, „Die gemischte Unternehmung im Rigaischen Meerbusen im Juni-August 1916", Leningrad 1927 (russisch).

[2]) Gurko, „Rußland 1914—1917", Seite 121.

durch Maßnahmen des Heeres an der Front selber zu erreichen; der große Einsatz sei eigentlich nur zu verantworten, wenn man die Landung zu einem Schlage gegen die Nordküste Kurlands ausnutzen und in Richtung Windau—Libau angreifen wolle.

Nach einigem hin und her blieb es im wesentlichen bei dem alten Plan: in Verbindung mit einem Vorstoß der Armee auf Tuckum und mit Angriffen an anderen Stellen der Front sollte das Landungskorps von Rojen aus den deutschen linken Flügel im Rücken fassen. Im Laufe des August wurden die Vorbereitungen beendet. Das Landungskorps war auf 33 Bataillone, 10 Schwadronen und 12 Batterien nebst Hilfswaffen, insgesamt 50 000 Mann, 12 000 Pferde und 3 500 Fahrzeuge angewachsen. Zu ihrer Beförderung standen 40 Dampfer von durchschnittlich 2 000 BRT. zur Verfügung. Als erste Staffel sollten drei auf Ösel stehende Marine-Regimenter in Kuiwast und eine Schützen-Division in Riga an Bord gehen; zwei Bataillone Infanterie und etwas Kavallerie sollten als Vortrupp auf Kriegsschiffen befördert werden. Die zweite Staffel bildete die Division aus Helsingfors, die im Moon-Sund eingeschifft werden sollte, und die in Riga zu verladende Kavallerie-Brigade. Auf einer dritten Fahrt mußten die Dampfer den Troß heranschaffen, soweit er nicht zugleich mit den Truppen überführt werden konnte.

Die in 5 Gruppen eingeteilte Transportflotte hatte unter Führung von „Slawa", mehreren Kreuzern und Kanonenbooten nachts den Meerbusen zu überqueren, so daß sie bei Morgengrauen vor Rojen erschien. Gleichzeitig würden das Linienschiff „Zessarewitsch", das in geleichtertem Zustand durch den Moon-Sund gebracht werden sollte, und zwei Kreuzer in der Irbenstraße Stellungen einnehmen. U-Boote bezogen Wartestellungen westlich Kurland und vor Libau. Das Gros der Baltischen Flotte wurde von Helsingfors nach Lappwik verlegt, doch war nicht vorgesehen, daß es den Finnischen Meerbusen verließ. Ein Panzerkreuzer hatte den Angriff an der Landfront artilleristisch zu unterstützen.

Am 24. August setzte der neue Oberkommandierende der Nordfront, General Rußki, den Beginn der Offensive auf den 27. fest. Die Landung hatte demnach am 30. zu erfolgen. Aber Admiral Kanin sah sich am 25. veranlaßt zu melden, das Ausschiffen des Landungskorps sei in den nächsten Tagen unmöglich, da die Irben-Stellung auf unbestimmte Zeit nicht verteidigungsfähig sei. Er machte zugleich darauf aufmerksam, daß das jetzt einsetzende Herbstwetter eine Landung stark hinauszögern könne. Auch war die Lage auf See in den letzten Tagen unsicher geworden: aus dem deutschen Funkverkehr war zu entnehmen, daß wiederholt Kreuzer aus Libau ausliefen und im Norden operierten, vermutlich um Minen zu legen. Im Nordausgang des Moon-Sundes wurden unmittelbar vor dem Passieren eines mit Truppen besetzten Kreuzers durch einen Glückszufall Minen gefunden: das U-Boot „Wolk" berührte eine Mine; diese detonierte nicht, kam vielmehr an die Oberfläche, nachdem das Ankertau von der Schraube des U-Bootes durchschnitten war. Also mußte mit deutschen U-Booten gerechnet werden. Am 20. August sichteten die Vorposten in der Irbenstraße ein verdächtiges Schiff, beschossen es und schlugen Alarm; sie hatten sich allerdings bei diesigem Wetter durch einen abgetriebenen russischen Leichter irreführen lassen. In der Nacht vom 21. zum 22. lief der Zerstörer „Dobrowolez" in dem gewohnten Kreuzgebiet südlich Zerel auf eine Mine und sank, ein anderer wurde am

Morgen durch eine Mine schwer beschädigt. Zwei Nächte darauf entdeckte man deutsche Motorboote mitten in der Irben-Stellung. Wenn damit auch die Träger jener Minen festgestellt waren, so doch noch nicht der Umfang der Verseuchung. Ungünstiges Wetter ließ Minensucharbeiten vorläufig nicht zu. Ein Luftschiff zeigte sich bei Utö, Papensholm wurde von Fliegern angegriffen, bei Filsand erschien am 23. August eine Torpedobootsflottille.

Am Abend des 25. August sagte die russische Kriegsleitung die Offensive auf Tuckum ab. Begründet wurde die Entscheidung mit der Lage an der Südwestfront, die die Abgabe weiterer Truppen von der Nordfront notwendig machen könne. Andererseits bekunden zwei Beteiligte, der Chef des Stabes der Nordfront[1]) und der britische Militärattaché[2]), daß die ablehnende Stellungnahme der Marine den Ausschlag gegeben hat. Auch Professor N. A. Daniloff neigt dieser Ansicht zu. Man wird nicht fehlgehen in der Annahme, daß der Einspruch des Flottenchefs das Maß der ohnehin bei allen Stellen vorliegenden starken Bedenken zum Überlaufen gebracht hat.

Nicht mit Unrecht hatten die Russen befürchtet, der Gegner könnte von den umfangreichen, aller Welt sichtbaren Vorbereitungen Kenntnis erhalten haben. Zwar noch nicht am Tage der Flugzeugunternehmung gegen Reval (siehe Seite 82), aber schon um den 20. Juli wußte man in Libau von bevorstehenden Truppentransporten zum Zwecke einer Landung. Es war aufgefallen, das russische Torpedoboote Klein-Irben, Domesmäs, Rojen und Markgrafen wiederholt mit einigen Salven bedacht hatten, wohl um Stärke und Stellungen des Küstenschutzes zu erkunden. Neuerdings wurde auch die Aufklärungstätigkeit des Gegners in der Luft reger. Am 24. Juli sichtete ein Flugzeug im Moon-Sund ungewöhnlich viele Dampfer. Zwei Tage darauf wurde der Kreuzer „Diana" südlich Arensburg beobachtet, woraus hervorging, daß der Moon-Sund bedeutend vertieft worden war. Für alle Fälle wurde die 1. Kavallerie-Division bei Angern und Kösterzeem, wo die Armee am ersten eine Landung vermutete, um einige Kompanien und Batterien verstärkt; größere Reserven standen an der ganzen Front nicht zur Verfügung. Die Flugstation Angernsee wurde aufgefüllt. In Libau wurden neben U-Booten drei Torpedoboots-Halbflottillen bereitgehalten, um, sei es auch unter Verlusten, durch die minenverseuchte Irbenstraße einzubrechen. Der Minenkrieg in diesem Seegebiet wurde nach Möglichkeit gefördert (siehe unten).

Mitte August kam die Bestätigung, daß mehrere Regimenter in Helsingfors für die Riga-Front verladen worden waren[3]). Als ihr Reiseziel war Reval angegeben, es konnte sich also auch um gewöhnliche Transporte zur Entlastung der Eisenbahn handeln. Jedoch die Gerüchte von einer Landung südlich oder auch nördlich des Angernsees wollten nicht verstummen. Nicht weniger als 80 Dampfer sollten beschlagnahmt sein, überall wurden Schlepper, Prähme und Motorboote beigetrieben. Die

---

[1]) Daniloff, „Dem Zusammenbruch entgegen", Seite 128.

[2]) Knox, „With the Russian Army 1914—1917", II, Seite 456.

[3]) Eine glaubwürdige Meldung, wonach eines der Schiffe vor Helsingfors auf Mine lief und mit 500 Mann unterging, ist auch jetzt noch nicht bestätigt. Es käme nur eine russische Mine in Betracht.

Besatzung von Ösel hatte neuerdings, anscheinend am 24. Juli, Verstärkungen erhalten. Während bisher nur vereinzelt Handelsschiffe nach Dünamünde eingelaufen waren, wurden nun Gruppen von 4 bis 6 größeren Dampfern beobachtet.

Der Plan, Torpedoboote anzusetzen, wurde auf Veranlassung des Oberbefehlshabers der Ostseestreitkräfte fallengelassen. Sie würden, glaubte er, schwerlich an die Landungsflotte herankommen, vielleicht gegen die Sicherungsstreitkräfte Erfolge erzielen, dabei aber unverhältnismäßig hohe Verluste erleiden. Außerdem seien sie unentbehrlich für die Abwehr des gleichzeitig zu erwartenden Vorstoßes der Baltischen Flotte. Der Kampf an der Landestelle müsse der Küstenverteidigung überlassen werden. Eine wirksame Unterstützung würden die soeben in Angernsee eingetroffenen 4 Torpedoflugzeuge bilden. Um sobald wie möglich U-Boote entsenden zu können, wurde die Herstellung des minenfreien Weges in der Irbenstraße beschleunigt. Man versuchte, die russische Verteidigung durch Minenlegen und durch einen Torpedobootsvorstoß nach Filsand abzulenken und niederzuhalten. Das einzig vorhandene Minen-U-Boot wurde nach dem Nordausgang des Moon-Sundes geschickt. Die beabsichtigte Wirkung trat ein. Besonders die Minen kamen gerade im rechten Augenblick zur Geltung.

Der Admiralstab hatte angeregt, den Russen durch einen Gegenschlag zuvorzukommen, die Irbenstraße zu forcieren und Ösel zu besetzen. Aber die Vorbereitungen hätten zu viel Zeit erfordert, und die Oberste Heeresleitung konnte die dazu nötigen 1½ Divisionen nicht verfügbar machen. Es waren damals die Tage äußerster Anspannung aller Kräfte auf beiden Fronten, als Hindenburg und Ludendorff zur Übernahme der Obersten Heeresleitung in das Große Hauptquartier berufen wurden. Hier im Nordwesten wenigstens wurde eine Sorge von ihnen genommen: „Slawa", die am 26. August vor Ragotsem erschien, dampfte nach wenigen Stunden wieder ab, die russische Offensive, auf die man am nächsten Morgen gefaßt war, blieb aus, sie war offenbar abgeblasen. Im September ließen die eingehenden Nachrichten mehr und mehr erkennen, daß das Unternehmen endgültig aufgegeben war. Der zähe Widerstand der verbündeten Truppen in Galizien und in den Karpathen, aber auch der Angriffsgeist und die Tatkraft, die die an Zahl so schwachen Ostseestreitkräfte beseelten, hatten die offensiven russischen Absichten gelähmt.

Der Kampf um die Irben-Stellung

Wohl konnte die russische Flotte dem Heer durch Einsatz der Schiffsartillerie von See her, durch Beunruhigung des deutschen Küstenschutzes und Sicherung von Transportern nützlich sein, das wichtigste aber war dem russischen Oberkommando, daß sie die deutsche Flotte von den Flanken des Heeres fernhielt. Sowie die Eisverhältnisse Ende April die Rückkehr der leichten Streitkräfte in den Rigaischen Meerbusen gestatteten, war daher die Minenstellung in der Irbenstraße durch eine Kette neuer Sperren verstärkt worden (siehe Seite 57). Sie wurde ständig von 2 Torpedobooten bewacht. Verstärkungen konnten jederzeit von Zerel, Arensburg und Kuiwast herbeigerufen werden. Um neben leichten Streitkräften auch kampfkräftige Schiffe aus dem

Finnischen Meerbusen nachziehen zu können, ging man im Mai an die Vertiefung des Moon-Sundes. Mit Hilfe zahlreicher Bagger wurde die flachste Stelle, der 10 sm lange „Strumpf", von kaum 4 m auf über 7 m gebracht. Für die Luftaufklärung standen die Flugstationen Papensholm und Arensburg, die letztere spätestens seit Anfang Juni, zur Verfügung; Ende Juni stellte bei Lebara unweit Zerel eine neue Flugstation in Dienst. Nicht viel später kam noch das Flugzeugmutterschiff „Orlitza" hinzu.

Die deutschen Flugzeuge sowie die Marine-Nachrichtenstellen Lyserort, Pissen, Klein-Irben und Jaunrotsche (eingerichtet Ende April) beobachteten ihrerseits aufmerksam die Vorgänge beim Feind, suchten im besonderen aus den Bewegungen der Minenschiffe und Wachboote die Grenzen des Sperrgebietes zu ermitteln. Wochenlang, bis die Nächte zu hell und zu kurz wurden, lag ein U-Boot bereit, um gegegebenenfalls die Minensperren dicht unter Land zu umgehen (siehe Seite 58).

Der Schutz Kurlands nach See zu beschränkte sich auf die Bewachung der Küste durch insgesamt 7 Kompanien Landsturm. Nur Libau und Windau hatten schwache Besatzungstruppen und etwas Artillerie. Windau verfügte seit Anfang Juli über zwei, später vier 8,8-cm-Flak und wenige alte Feldgeschütze. Das erste von zwei 15-cm-Geschützen in Mittelpivotlafette wurde erst im Oktober klar. In Libau standen außer einigen Batterien des Heeres, die im Laufe des Sommers zurückgezogen wurden, vier 24 cm in Doppeltürmen. Diese von den Schiffen der „Kaiser Friedrich"-Klasse stammenden Geschütze waren von dem Marine-Spezialkommando unter Konteradmiral z. D. Witschel in einer der nördlichen russischen Batteriestellungen aufgebaut und Anfang Juli schußbereit. Sie wurden nicht von der Marine, sondern von Fußartillerie besetzt. Die Errichtung einer ebensolchen Batterie im Süden zog sich bis zum Winter hin. „Elsaß" und „Braunschweig", die beiden letzten Linienschiffe, denen vorher der Schutz des Hafens oblag, wurden Anfang Juli bzw. Anfang August zurückgezogen.

Zur Verteidigung von Libau standen ab Ende Juli mehrere Fernlenkboote zur Verfügung, aber vorläufig noch kein Lenkflugzeug. S. M. S. „Nautilus" hielt sich bereit, im Alarmfall Minen zu legen. Es war vorgesehen, daß die im Hafen anwesenden U-Boote bestimmte Wartestellungen einnahmen. Die Hafeneinfahrten waren durch Netze gesichert, auf den Molenköpfen entstanden 5-cm-Geschütze und Scheinwerfer. Nördlich und westlich des Hafens 10 bis 20 sm ab kreuzten ständig je 2 Vorpostenboote. Weiter hinaus sicherten, abgesehen von unterwegs befindlichen Minensuch- und Torpedobootsverbänden, nur die Flieger; bei günstigem Wetter klärte morgens und abends je ein Flugzeug von Windau und Libau etwa 60 sm nach NW auf.

Libau machte nicht den Eindruck einer vom Feinde bedrohten Festung. Wohl sah man viel Militär, aber meist handelte es sich um Angehörige der zahlreichen Etappenbetriebe, Armierungstruppen, Rekrutendepots, Schulen, Marinekommandos und um Urlauber der Schiffe. Im übrigen herrschte betriebsames Leben wie in jeder größeren Stadt. Die Fabriken arbeiteten, der Verkehr in den Straßen sowie auf dem Bahnwege und über See nach der Heimat wickelte sich friedensmäßig ab, die Spuren der von den Russen vorgenommenen Zerstörungen wurden mehr und mehr beseitigt. Der Hafen war von Wracks gesäubert und genau vermessen, die Bagger arbeiteten unab-

lässig an der Schaffung eines Ankerplatzes für vier Großkampfschiffe, der gesprengte Flügel der Drehbrücke über den Kriegshafenkanal war durch eine hölzerne Klappbrücke ersetzt. Daraufhin siedelten im August die Kreuzer und Torpedoboote nach dem Kriegshafen über, wodurch ihre Liegeplätze im Handelshafen für den wachsenden Verkehr der Schiffahrtsgruppe frei wurden. In den „Marinewerken" konnten schon viele Werftarbeiten erledigt werden; seit dem Winter war das Torpedoboots-Schwimmdock, seit Juli eins der großen Trockendocks betriebsfähig. Die Kasernen und Wohngebäude der Militärstadt wurden in Benutzung genommen. Der Befehlshaber der Aufklärungsschiffe schlug seinen Sitz im ehemaligen Offizierskasino auf, wo bessere und sichere Verbindung mit dem Nachrichtennetz bestand als an Bord des Flaggschiffs, allerdings weniger gut mit einer Funkstelle. Sein Antrag, ihm ein altes Linienschiff als Wohn-, Büro- und FT.-Leitschiff zu überlassen, scheiterte am Personalmangel.

Das Streben nach Vernichtung der „Slawa" bewog Anfang Juni den neuen Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte, Konteradmiral Langemak, den Durchbruch durch die russische Minensperre der Irbenstraße zu versuchen. Er fand das Einverständnis des O. d. O. und des Admiralstabes. Der Admiral hoffte sogar, ohne Inanspruchnahme der Hochseeflotte eine für große Schiffe geeignete Straße herstellen und so die immer wieder erstrebte Ösel-Unternehmung fördern zu können. Er wollte die russischen Sperren unwirksam machen, indem er den Weg auf flachem Wasser vortrieb, wo Minen schwer zu verankern waren. Die feindliche Luftaufklärung gedachte er durch Bombenangriffe auf die Flugstationen auszuschalten. Den Wachstreitkräften würde Beobachtung und Bekämpfung der Minensucharbeiten dadurch verleidet werden, daß ihre Kurse durch Räumboote mit Minen verseucht wuren. Ein ebenfalls von diesen flachgehenden Fahrzeugen auszulegender Minenschild sollte etwaige Störungen von See her verhüten. Die Räumdivisionen würden bei der Arbeit geschützt und neues Minenlegen des Feindes durch die Batterien, die an mehreren Punkten der Küste im Bau waren, verhindert werden.

Bereits im Sommer 1915 waren zwei 10,5-cm-Geschütze in Pissen aufgestellt worden. Nach dem Einbruch in den Rigabusen hatte Prinz Heinrich für den Fall einer Wiederholung zwei 15-cm-Batterien gefordert, sie aber wegen Material- und Personalmangel nicht erhalten. Die Außerdienststellung älterer Schiffe hatte inzwischen etwas freiere Hand gegeben. Zwar wurde die große Mehrzahl der hierdurch frei gewordenen Geschütze an das Heer abgetreten, aber das Reichs-Marine-Amt hatte acht 15 cm für Marinezwecke behalten und stellte sie nun im Frühjahr 1916 zur Verfügung.

Die Wahl der Aufstellungsorte war nicht einfach. Ziele und Anschauungen der an Land und auf See befehligenden Admirale stimmten nicht ganz überein, die Lage verschob sich während der bis zur Lieferung der letzten Geschütze verstreichenden Monate, örtliche Schwierigkeiten machten sich geltend. Das vielfach sandige oder sumpfige Gelände ohne feste Wege erschwerte und verzögerte den Abtransport, er gelang nur mit tatkräftiger Hilfe von Arbeitskommandos und Kolonnen des Heeres. Im Laufe des Sommers 1916 kamen nur zwei 15 cm in Radlafette zur Aufstellung, die Batterie Klein-Irben, schußbereit Ende Juli. Außerdem erhielt Windau vier 8,8-cm-

Flugzeugabwehrkanonen (Juli), Sikragge vier 8,8 cm (Ende August), Lyserort, Pissen, Groß- und Klein-Irben im August je drei 3,7-cm-Flak. Alle Batterien wurden nach Möglichkeit gegen Fliegersicht getarnt, mit bombensicheren Unterständen versehen und sowohl nach See wie an Land zur Verteidigung eingerichtet.

Die deutschen Flugzeuge wiederholten ihre Angriffe auf die gegnerischen Stützpunkte so häufig, wie Bereitschaft, Wetter und sonstige Aufgaben es gestatteten. Arensburg wurde am 9., 23., 25. Juli, 2., 9. und 11. August von Angernsee aus mit Bomben belegt. Darunter befanden sich wiederholt auch solche von 50 kg, geworfen von dem Flugzeug „300". Flugzeuge von „Santa Elena" und einmal auch solche aus Libau griffen die Station Lebara bei Zerel am 19., 25., 27. Juli, 9. und 13. August an. Am 16. August vor Hellwerden warf das neue, in Alt-Auz (bei Mitau) stationierte Riesen-Landflugzeug der Marine allein 570 kg Bomben ab, leider ohne Erfolg, weil es das Ziel nicht genau erkannte[1]). Papensholm wurde am 13. August von 4 Libauer Flugzeugen angegriffen, die von Torpedobooten in der Nähe ausgesetzt worden waren (siehe Seite 83), am 15. nochmals von „Santa Elena" aus. Nicht immer glückten die Angriffe in dem geplanten Umfang. Manches Flugzeug mußte umkehren infolge technischer Störungen oder weil die zur Bedeckung mitfliegenden M.G.-Flugzeuge den Verteidigern unterlegen waren. Die Russen verfügten über eine ganze Anzahl gut bewaffneter und schneller Flugboote. Öfters kam es zum Luftkampf und zur Verfolgung. Bei Papensholm und Lebara beteiligten sich Landbatterien an der Abwehr. Fast stets wirkten die in der Nähe befindlichen Torpedoboote mit, welche mehr und mehr mit Fla-Geschützen ausgerüstet wurden. „Stereguschtschij" zwang am 26. Juni ein Flugzeug zur Notlandung, ohne allerdings verhindern zu können, daß es zerstört und die Besatzung von Kameraden gerettet wurde. Ein Russe und ein Deutscher gingen am 25. Mai bzw. 25. Juni ohne feindliche Einwirkung verloren. Aller Gegenwehr zum Trotz fügten die Flugzeuge den russischen Flugplätzen beträchtlichen Schaden zu. Wiederholt lagen Treffer in den Gebäuden; in Arensburg wurde die Ablaufbahn zerstört, Lebara verlor englischen Nachrichten zufolge am 25. Juli mehrere Flugzeuge durch Brandbomben. Die völlige Zerstörung gelang aber nirgends.

Das Minenwerfen von kleinen Motorbooten aus war etwas Neues, erdacht und erprobt von dem 2. Admiralstabsoffizier des Befehlshabers der Aufklärungsschiffe, Kapitänleutnant Hermann Gercke. Die im Frühjahr in Dienst gestellten F-Boote (Flachboote) der II. Minenräumdivision konnten bis zu 4 Minen tragen, wurden aber nur mit dreien beladen, um den Tiefgang nicht über 1,7 m steigen zu lassen. So hatten sie Aussicht, über die feindlichen Sperren hinwegzugelangen. Nach Ausbildung der Mannschaft führte Kapitänleutnant Gercke in einer möglichst dunklen

---

[1]) „M. L. R. 1", Kommandant Oberleutnant z. S. Ferdinand Rasch, 3 × 240 PS, 4 M. G., Besatzung 7. Das Flugzeug wurde nach insgesamt vier Einsätzen am 28. August bei einer Notlandung schwer beschädigt. Im Interesse der einheitlichen Weiterentwicklung dieses Typs wurde es nach Wiederherstellung an die Armee überwiesen.

Nacht, am 29./30. Juli, mit 7 Booten die erste Verseuchung aus. Er marschierte von Windau längs der Küste bis Klein-Irben und von da mit Hilfe an Land aufgestellter Richtfeuer nach dem Gebiet, in dem die russischen Wachboote zu kreuzen pflegten. Das Werfen ging planmäßig vonstatten. Ebensogut gelang die zweite Unternehmung am 18./19. August, verzögert durch andauernd unruhiges Wetter. Die in beiden Nächten recht lästige Dünung vermochte die Durchführung ebensowenig zu vereiteln wie Motorstörungen. Dem Feinde wurde aus dem Wege gegangen.

Die Herstellung des von Admiral Langemak geplanten minenfreien Weges begann am 9. Juli. Da die I. Minenräumdivision bei Brüsterort, die III. nordwestlich Windau, ein Teil der II. Division vor Libau beschäftigt war, konnten meist nur 6 F-Boote der letzteren daran gesetzt werden. Arbeiten auf Wassertiefen zwischen 6 und 10 m waren bisher kaum ausgeführt worden, aber Besatzungen sowohl wie Boote und Geräte rechtfertigten das in sie gesetzte Vertrauen. Obgleich die Halbdivision auf Weisung des Oberbefehlshabers nur an sichtigen Tagen auslief, um Überfällen der russischen Torpedoboote nach Möglichkeit vorzubeugen, war bis Ende des Monats eine 1200 m breite Straße bei Pissen fertig, außerdem die erste Teilstrecke des um Lyserort-Riff herumführenden Weges für große Schiffe. Einige Reste des deutschen Minenfeldes vom 18. Juni 1915 waren rasch beseitigt worden. Als nach einer vom Wetter erzwungenen zweiwöchigen Pause das Suchen wieder aufgenommen wurde, fand die II. Minenräumdivisiion vor der Irbemündung eine flachstehende feindliche Sperre, die sich aber unter Land umgehen ließ. Schon vorher, am 15. August abends, waren weit rückwärts nördlich Lyserort Minen entdeckt worden. Zwei Torpedoboote der 21. Halbflottille, die den Transport eines Baggers nach der Irbemündung sicherten, wagten sich einer verdächtigen Rauchwolke wegen auf dem abgesuchten Wege weiter vor als gewöhnlich und gerieten in ein Minenfeld. „V 162", Oberleutnant z. S. v. Twardowski, wurde zweimal getroffen und ging unter. Bei Bergungsversuchen berührte auch „S 168", Kapitänleutnant Otto Eismann, eine Mine; zwei Heizräume liefen voll Wasser, zum Teil auch die Nachbarabteilungen. Aber das Boot konnte gehalten werden, nicht zum wenigsten durch das mutige Verhalten des Heizers d. R. Schwaneberg. Es wurde von dem Verkehrsdampfer „Geheimrat v. Dreßler", Führer Obermatrose d. R. Johannes Schultz, aus dem Minenfeld herausgeholt; 24 Mann waren geblieben.

Dem Feind war nicht entgangen, daß die deutsche Sucharbeit sich nach Lyserort und der Irbenstraße hinüberzog; dementsprechend hatte er sofort Abwehrmaßnahmen getroffen. Bereits am 17. Juli griffen zweimal Flugzeuge an und nötigten die nur mit Maschinengewehren bestückten Motorboote zum Rückzuge; eins der Flugboote wurde von der Batterie Pissen zur Landung gezwungen und ging verloren; die Trümmer wurden durch „V 108" nach Windau eingebracht. Es folgte je ein Bombenangriff auf Angernsee, Windau, Pissen und Schlüterhof. Einzelne Flugzeuge warfen im August des öfteren Bomben auf die Batterien der Nordküste und die Irbemündung, jedoch stets erfolglos. Die Vertiefung des Moon-Sundes wurde so beschleunigt, daß Ende Juli der Kreuzer „Diana" hindurchfahren konnte, doch ist die angestrebte Tiefe von 10 m auch bis Kriegsende nicht erreicht worden.

Den Hauptwert legte Konteradmiral Kedroff, der Befehlshaber im Rigaischen Meerbusen als Nachfolger Koltschaks, der im Juli zum Flottenchef im Schwarzen Meer ernannt worden war, auf die Vermehrung der Hindernisse auf dem wahrscheinlichen deutschen Einbruchsweg. Die Flußdampfer „Mologa" und „Schekfma" sowie drei große Motorboote warfen in der Nacht von 26. zum 27. Juli und, da sie während des Minenlegens von Pissen aus entdeckt und verjagt wurden, auch in der folgenden Nacht eine Kette neuer Sperren von der Irbemündung nach WNW. Man verwendete kleinere, besonders für geringe Wassertiefen konstruierte Minen. Am 9. und 14. August vor Morgengrauen versenkten Zerstörer nördlich und westlich Klein-Irben mit Steinen beladene Segelschiffe und Schuten, die sie in Schleppzügen heranbrachten. Aber jeweils nur die Hälfte, 5 bzw. 7 Fahrzeuge, kamen annähernd auf die beabsichtigten Plätze, da sie gestört wurden. Die Küste war gewarnt, sowohl den Wachen wie den Fliegern waren vorbereitende Maßnahmen der Russen, Schiffsbewegungen, Bojenlegen usw. aufgefallen. Außer zwei Feldgeschützen des Heeres konnten die beiden 15 cm der soeben fertiggestellten Batterie Klein-Irben, Kapitänleutnant d. R. Wustrau, eingreifen. Freilich vermochten die Geschütze, sämtlich auf Radlafetten montiert, den Bewegungen der Schiffe schwer zu folgen und erzielten Treffer anscheinend nur auf den Sperrfahrzeugen. Aber auch das lebhafte Gegenfeuer der Zerstörer blieb so gut wie wirkungslos. Die Hauptsache war, daß die Sperrung unwirksam war. Die Wracks zunächst dem Lande lagen auf 8 m Wasser, Masten kennzeichneten ihre Lage und dienten den Deutschen als willkommene navigatorische Marken (siehe Seite 70).

In der Nacht vom 14. zum 15. August trugen der Minenleger „Pripjetj" und 3 Motorboote weit über 100 Minen bis nach Lyserort. Sie umgingen die Irben-Stellung im Norden durch eine geheime, in den Karten nicht verzeichnete Fahrrinne über das Zerel-Riff. Gute Sicht erleichterte ihnen die Durchführung, verriet sie aber auch den Küstenwachen. Daß trotzdem 20 Stunden später zwei deutsche Torpedoboote auf dieses Minenfeld gerieten (siehe Seite 66), lag in erster Linie an einem Mangel der Organisation: die gesteigerte Tätigkeit der Windauer Streitkräfte war nicht mehr von Libau aus zu leiten, da Nachrichten und Befehle nicht mehr genügend schnell durchkamen, sondern erforderte eine örtliche, schnell arbeitende Befehlsstelle, die nunmehr geschaffen wurde (siehe Seite 69).

Die Russen gedachten am 21./22. August noch eine weitere Schiffssperre auszulegen, wahrscheinlich nördlich anschließend an das Minenfeld von Lyserort in der tiefen Rinne der südlichen Einfahrt, als Schutz gegen U-Boote. Die Unternehmung wurde aber bald nach Beginn abgebrochen, weil am 21. abends der Zerstörer „Dobrowolez" auf eine Mine lief und unter Verlust der halben Besatzung sank. Beim Absuchen der Unfallstelle wurde am anderen Morgen der Zerstörer „Donskoj Kasak" ebenfalls durch eine Mine am Heck schwer beschädigt; dieser konnte eingeschleppt werden. Beide waren auf die 3 Wochen vorher vom Sonderkommando Gercke gelegten Minen geraten. Der Feind vermutete zunächst U-Bootsangriffe, dann zog er Minensucher heran, fand die Sperrgebiete und ließ sie räumen. Die Bewachung wurde vorläufig nicht mehr von Zerstörern, sondern von kleinen Dampfern und nachts von Motorbooten ausgeübt, die bis zur deutschen Küste patrouillierten.

Das Vordringen der deutschen Minensucher in Verbindung mit der Fertigstellung der Batterie Klein-Irben veranlaßte die Russen Ende des Monats, die Irben-Stellung durch eine Kette neuer Sperren bis Domesnäs zu verlängern. Außerdem legte das Motorschiff Nr. 3 eine Sperre bei Pissen, andere nahmen den Küstenstreifen zwischen den neuen Schiffssperren zum Ziel.

Trotzdem tauchten am 4. September deutsche Motorboote bei Klein-Irben und nördlich davon auf. Flugzeuge übernahmen ihre Bekämpfung. Die flachgehenden Minenräumer drangen bis zur 5-m-Linie vor. Admiral Kedroff schickte daraufhin das Kanonenboot „Chrabryj" (7—15 cm). Dieses beschoß am 7. und den folgenden Tagen aus großer Entfernung mit Hilfe von Beobachtungsflugzeugen die Minenräumer und nahm, wenn es sie selbst nicht erreichte, die Irbemündung als ihre vermeintliche Basis aufs Korn. Da seine Bombardementstellung im toten Winkel der nur 90° schwenkbaren Geschütze von Klein-Irben lag, beschränkte sich die deutsche Gegenwehr auf Flugzeugangriffe. Treffer wurden von keiner Seite erzielt, aber das Minensuchen wurde wiederholt aufgehalten.

Die Widerstände, die sich dem deutschen Vorgehen teils vom Feind her, teils durch das Wetter entgegenstellten, hätten den B. d. A. d. O. wohl zum Einstellen der Arbeiten veranlaßt, wenn nicht die russische Landung gedroht hätte (Seite 60). Um deswillen wurden sie Ende Juli sowohl wie Mitte August so energisch gefördert wie möglich. Ferner wurde eine neue, in ihren Ausmaßen freilich nicht sogleich erkannte Aufgabe in Angriff genommen. Nach dem Unfall von „S 168" und „V 162" verfügte der O. d. O. die Ausführung des seit langem erwogenen „Minenschildes". Nördlich des minenfreien Weges sollte eine Reihe von Sperren gelegt werden, nun aber nicht mehr zur Deckung gegen große Schiffe, sondern als Schutz vor den russischen Minenlegern. Die hierfür allein geeignete II. Minenräumdivision, wegen Erkrankung des Korvettenkapitäns Altwater geführt von den Oberleutnanten z. S. der Sw. Schulte oder Klocke, warf bis zum 8. September in 7 Nächten ebenso viele Sperren von 15 bis 40 Minen, Tiefeneinstellung 1 oder 1,5 m, von der Michailowsk-Bank ostwärts. Obwohl die Division nur behelfsmäßig ausgerüstet, in Nachtfahrten ohne jedes Licht nicht geschult und in taktischer Beziehung auf eigene Versuche angewiesen war, brachte sie ihre Ladung stets genau ans Ziel. Der schon um der Abschreckung willen ersehnte Erfolg blieb jedoch aus.

Weiterbau und Kontrolle des minenfreien Weges ging auf die III. Minenräumdivision, Kapitänleutnant Weidgen, über. Die Minen nördlich Lyserort und bei der Irbemündung waren in wenigen Tagen beseitigt. Aber zwischendurch wurden die Boote wochenlang in Windau festgehalten, denn schon bei Windstärke 3 bis 4 war ihnen die Arbeit unmöglich. Am 4. September stellten II. und III. Division gemeinsam einen schmalen Streifen bis Petragge her, fanden ihn allerdings am 7. neu verseucht, voller Oberflächen- und Flachstände, und verloren hier am 9. ein Boot durch Minenexplosion samt der ganzen Besatzung (10 Mann). Von diesem Tage an wurden sie durch die IV. Minenräumdivision, Kapitänleutnant d. R. (M. A.) Kipke, unterstützt, die, von den pommerschen Gewässern herbeigerufen, nach beschwerlichem Marsch über Pillau—Labiau—Memel eingetroffen war. Sie geriet sogleich in schweres Feuer von „Chrabryj", mußte unter Land Schutz suchen und ankerte

allzu nahe an den Sandbänken, so daß zwei Boote strandeten; sie wurden später unversehrt geborgen.

Die Flugzeuge der „Santa Elena", Anfang September durch einige Bomben- und M. G.-Flugzeuge aus Libau verstärkt, bemühten sich nach Kräften, ihre Gegner von der kurländischen Küste fernzuhalten, „Chrabryj" und die feindlichen Minensucher zu verjagen sowie nach See, gegen Zerel und Arensburg aufzuklären. Trotz der starken Abwehr von Bord und Land und der Überlegenheit der Russen an Kampfflugzeugen setzten sie sich meistens durch. Oft kehrten sie mit ehrenvollen Schußlöchern heim. Auf beiden Seiten gab es Notlandungen. Am 5. September gelangte die mit der photographischen Aufnahme der feindlichen Küste beschäftigte Staffel bis Schildau (Moon-Sund), wobei sie die Beobachtung der Angernsee-Flugzeuge bestätigte, daß nunmehr auch ein Panzerkreuzer der „Bajan"-Klasse durch den vertieften Moon-Sund eingelaufen war. Die Luftschiffe „SL 14" und „LZ 88" griffen in zwei Nächten Papensholm und Runö an; ersteres wurde infolge Dunkelheit verfehlt, der Flugstützpunkt auf Runö war gerade nicht besetzt.

Minenräumer und Flugzeuge in Windau erhielten am 20. August einen gemeinsamen Leiter im Kommandanten der „Augsburg", Fregattenkapitän Johannes Horn. An den Kreuzer gingen von da ab die Beobachtungen der Nachrichtenstellungen und Küstenbatterien. Ihm unterstanden „V 108", „S 146", drei weitere Torpedoboote und zwei Vorpostenboote, die tags bzw. nachts bei Lyserort sicherten. Schließlich verfügte er über die IV. Minensuchdivision, um die von Windau nach See führenden Wege nachzuprüfen und auszubauen; hierbei wurden Reste der vor zwei Jahren parallel zur Küste gelegten russischen Speere gefunden. Die Oberleitung behielt der Befehlshaber der Aufklärungsschiffe in Libau.

Unternehmung gegen „Slawa" und große Schiffe

Konteradmiral Langemak sah nunmehr, Ende August, den Zeitpunkt gekommen, einen seit langem geplanten Schlag gegen die Streitkräfte im Rigaischen Meerbusen zu führen. Erst waren die hellen Nächte für U-Bootsvorstöße zu ungünstig gewesen, im August hatten die feindlichen Minenunternehmungen im Verein mit dem Wetter sie vereitelt. Auch gab erst jetzt Großadmiral Prinz Heinrich seine Zustimmung, nachdem die Landungsgerüchte verklungen und Requisitionen der Armee nicht mehr zu erwarten waren.

Die Unternehmung vereinigte alle zur Verfügung stehenden Mittel auf das eine Ziel, die Vernichtung der „Slawa" und sonstiger größerer Schiffe. Drei U-Boote sollten östlich der Irbenstraße Wartestellungen beziehen. Um die Panzerschiffe dorthin zu locken, gedachte der Admiral seine Kreuzer auf dem abgesuchten Wege wie zum Durchbruch vorzuschieben, während die Torpedoboote weiter rückwärts und in See durch starke Rauchentwicklung schwere Deckungsstreitkräfte vortäuschen hatten. Sobald der Feind in den Bereich der 4 Torpedoflugzeuge gelangte, die seit Mitte August in Angernsee bereitstanden, sollte diese neue Waffe, auf die große Hoffnung gesetzt

wurde, zum erstenmal eingesetzt werden[1]). Das „Bootskommando Kurland", auch erst vor kurzem in Libau eingetroffen, hoffte von seiner in der Irbemündung eingerichteten Hilfsbasis aus zwei Fernlenkboote — unbemannte, mittels Kabel gesteuerte und mit Sprengstoff beladene Schnellboote — gegen „Chrabryj" ansetzen zu können. Das zur funkentelegraphischen Lenkung der Boote vorgesehene Flugzeug war leider noch nicht frontreif, ebensowenig eine Fernlenkanlage auf dem Torpedoboot „S 146". Die Verseuchung der russischen Feuerstellung mit Minen war mittlerweile schon zum Tragen gekommen und konnte nicht erneuert werden, weil die II. Minenräumdivision überlastet war. Die von „UC 4" am 22. August im Nordeingang des Moon-Sundes gelegten Minen waren leider schon aufgefunden, wie aus dem russischen FT.-Verkehr zu entnehmen war. Statt „UC 4", das nach Flandern abgegeben und noch nicht ersetzt war, wurde nun „U 19" auf den Weg entsandt, den von Reval kommende Verstärkungen benutzen mußten.

Nachdem die Lage der Minen bei Klein-Irben festgestellt und die Umgebung der Schiffssperre minenfrei befunden war, wurden in der windstillen, mondhellen Nacht vom 11. zum 12. September „UB 30", „UB 33" und „UB 31", Kapitänleutnant Schapler, Oberleutnante zur See Lefholz und Viebeg, von Minenräumbooten zu dem versenkten Dreimastschuner geleitet, der als Ausgangspunkt für den Durchbruch nach Norden diente. Von da an hielten sie sich so dicht wie möglich am Meeresboden, um etwa ausliegende Minen zu untertauchen. Ohne Störung erreichten sie am nächsten Morgen ihre Operationsgebiete südöstlich bzw. östlich Zerel und südöstlich Arensburg. Gegen Mittag, durch Nebel aufgehalten, rückten „Straßburg" und „Augsburg" nach Pissen und der Irbemündung vor, „Kolberg" ankerte bei Lyserort; der Admiral hatte sich auf „Straßburg" eingeschifft, weil diese mit ihren 15-cm-Geschützen vorn stehen sollte. Bei den Kreuzern sicherten 30 Minenräum-, 20 Minensuch-, einige Torpedoboote und 14 Flugzeuge, die sich vor Pissen einen Stützpunkt eingerichtet hatten. Nördlich Windau stand eine Halbflottille der VIII. Flottille stark qualmend auf und ab. Zwischen Ösel und Gotland kreuzte die X. Flottille, durch künstliche Aufbauten als Scheingroß zurechtgemacht.

Die Täuschung der russischen Flieger gelang vollkommen. Der Feind marschierte schleunigst hinter der Irben-Stellung auf. „Chrabryj" eröffnete das Feuer auf „Straßburg", hielt sich aber 170 hm ab, zu weit für eine wirksame Erwiderung und auch für einen Angriff der FL-Boote. Russische Flugzeugstaffeln versuchten anzugreifen. Sie trafen auf energische Abwehr und vermochten die eigenen Streitkräfte vor deutschen Angriffen nicht zu schützen; Treffer erzielte anscheinend keine Partei. Die russischen U-Boote gingen über das Zerel-Riff auf ihre Bereitschaftsstellungen südwestlich Sworbe. Erst 17.30 Uhr traf vom Moon-Sund her „Diana" mit mehreren Zerstörern der „Nowik"-Klasse ein, der „Slawa" vorauseilend. Beide

[1]) Schon 1915 wurden von Landflugzeugen aus Versuche mit dem Abwurf eines Torpedos unternommen. Im Laufe des Winters stellte dann die Firma Brandenburg auch Seeflugzeuge fertig, die außer 2 Mann Besatzung einen 560 kg schweren Torpedo (C 45/91 SAV) zu tragen vermochten. Diese Leistung war freilich mit den 2 — 160 PS-Motoren knapp zu erreichen, die Flugzeuge waren seeuntüchtig und sehr schwer zu fliegen, Geschwindigkeit und Flugstrecke beschränkt (etwa 100 bzw. 250 km).

kamen nicht mehr zum Eingreifen, denn kurz danach trat Admiral Langemak den Rückmarsch nach Windau an, um nicht bei Dunkelheit in dem nur schmalen, minenfreien Fahrwasser überrascht zu werden. Nur einige Torpedo- und kleinere Boote blieben zurück mit dem Auftrag, den Weg für die Fortsetzung der Demonstration am folgenden Tage frei zu halten. Wider Erwarten kamen nachts keine feindlichen Minenleger in ihren Bereich oder in den der Küstenbatterien. Der Zweck der Tagesunternehmung war erreicht: die schweren russischen Schiffe und die großen Zerstörer waren in den Wirkungsbereich der U-Boote und Torpedoflugzeuge gelockt worden.

„Diana" war bei Allirachu von „UB 31" mit einem Torpedo beschossen worden. Er ging vorbei, weil das Boot infolge spiegelglatter See das Sehrohr nur selten zeigen durfte und einem der sichernden Zerstörer ausweichen mußte.

„Slawa", frühzeitig von der Luftaufklärung gemeldet, wurde südlich der Insel Abro von den Torpedoflugzeugen angegriffen. Während 8 Flugzeuge der Station Angernsee das Linienschiff und seine fünf Zerstörer mit Bomben bewarfen, die Aufmerksamkeit auf sich zogen und gegen russische Flugzeuge sicherten, stieß die Torpedostaffel unter Führung von Oberleutnant zur See Edler herunter.

»6.25 Uhr Niedergehen auf 75 m ... Flugzeuge ziehen sich auseinander. Auf etwa 6000 m vom Feind wechseln „744" (Führerflugzeug) und „T 4" Positionen, um „T 4" einen vorlicheren Schneidungswinkel zu geben ... 6.37 Uhr „T 1" schießt auf 1200 m Entfernung. Torpedo läuft nicht (hatte das Höhenseil, welches dem Flieger anzeigte, wann er die nötige Höhe von 10 m über Wasser erreicht hatte, in die Schraube bekommen). Die Schiffe eröffnen mit allen Kalibern (bis 30,5 cm) das Feuer ... 6.38 Uhr „T 3" und „T 4" schießen fast gleichzeitig auf 1300 m Entfernung. Beide Torpedos laufen gut ... Beobachtet konnte nicht mehr werden, da alle Aufmerksamkeit auf das Ausweichen vor den Wassersäulen gerichtet werden mußte. Störend waren die starken Böen der Geschosse und der Aufschläge. Die Flugzeuge waren völlig eingedeckt. Trotzdem keine Beschädigungen außer durch Splitter ...«[1] Die Torpedos gingen vor und hinter „Slawa" durch. Mehrere Beobachter glaubten auf einem Zerstörer eine Explosion wahrgenommen oder gar seinen Untergang gesehen zu haben; dies hat sich nach dem Kriege als irrige Beobachtung erwiesen. Auch von den Bomben hatte keine getroffen. Der taktisch vorzüglich angelegte Bomben- und Torpedoflugzeugangriff hätte Erfolg verdient.

In der Nacht trat ein Wettersturz ein. Innerhalb von wenigen Stunden kam Sturm aus SW und schwerer Seegang auf. Alle Streitkräfte mußten einlaufen, das Luftschiff „SL 9", das vor dem Finnischen Meerbusen sichern sollte, kehrte schleunigst um, an eine Fortsetzung der Scheinunternehmung war nicht zu denken. Die U-Boote waren gezwungen, sich auf Grund zu legen oder Landschutz aufzusuchen. Am 14. September gingen sie planmäßig weiter in den Meerbusen hinein, bis vor den Moon-Sund und nach Dünamünde. Aber das Wetter blieb drei Tage lang so schlecht, daß sich kaum noch Ziele zeigten; ein Angriff von „UB 30" auf zwei Torpedoboote vor Rosen mißlang. Danach trat wieder völlige Flaute ein und die U-Boote mußten besonders

[1] Aus dem Bericht des Staffelführers. Das vierte Torpedoflugzeug „T 2", hatte wegen Motorstörung umkehren müssen. Uhrzeiten: 18.25—18.38 Uhr.

vorsichtig operieren, was „UB 30" zwei Fehlschüsse auf Torpedoboote bei Zerel kostete. Die beiden anderen U-Boote kamen nicht mehr zum Schuß. Alle drei kehrten wie vorgesehen am 16. bzw. 18. abends nach Klein-Irben zurück, wo sie von den deutschen Wachbooten aufgenommen wurden. Sie glaubten sich zuletzt noch von Flugzeugen entdeckt und beworfen, aber was sie hörten, waren Minensprengungen bzw. die Einschläge russischer, auf Minenräumboote abgefeuerter Granaten.

Den Russen war sowohl Zeitpunkt wie Weg des Eindringens und des Auslaufens der U-Boote verborgen geblieben. Man hatte nur einmal eins von ihnen gesichtet, abgesehen von dem Angriff auf „Diana" und dem vermeintlichen auf „Slawa" (die Meldung des Kommandanten, die Torpedos seien von Flugzeugen abgeworfen worden, fand wenig Glauben, man nahm einen U-Bootsangriff an). Rojen wurde von den Russen ohne Erfolg mit Minen verseucht, obwohl „UB 30" und „UB 31" sich dort Nachrichten geholt haben; das erstere entging den Minen unbewußt, „UB 31" untertauchte sie, nachdem es einen Oberflächenstand gesichtet hatte. Bei Runö legten die Russen Netze aus. Die flachgehenden Minenleger verstärkten die Irben-Stellung nördlich Lyserort—Pissen, jedoch weitab in der tiefen Rinne, da man sich in erster Linie gegen den Einbruch schwerer Schiffe sichern wollte. Der Flottenchef befahl, den erwarteten Durchbruch mit allen Mitteln zu verhindern. Dank der Vertiefung des Moon-Sundes standen starke Kräfte zur Verfügung. Gerade am 13. September, unabhängig von dem Erscheinen der deutschen Kreuzer, erreichte „Zessarewitsch", das erste Linienschiff neben „Slawa", am 15. „Admiral Makaroff" glücklich Kuiwast-Reede. Sie wurden dorthin entsandt, obgleich „U 19" am 12. westlich Baltischport einen Dampfer versenkt und einen weiteren torpediert hatte (siehe Seite 89). Mit Verwunderung bemerkten die Russen, daß die deutsche Unternehmung nicht fortgesetzt wurde, sie vermuteten in ihr schließlich „eine Demonstration zur Sicherung der Schiffahrtswege gegen einen russischen Überfall"[1]). Rätselhaft war ihnen der Verbleib der U-Boote. Noch Anfang Oktober suchten die Zerstörer nach ihnen und ihrem Stützpunkt.

Konteradmiral Langemak hatte seinen großangelegten Angriff auf die feindliche Sperrbewachung zäh durchgeführt, freilich vier Wochen später als vorgesehen. Die Verzögerung wurde nicht allein durch drei Minensperren, zwei Schiffssperren, Fliegerangriffe und das Feuer von „Chrabryj" verursacht; besonders zeitraubend war der lange Anmarsch von Windau gewesen, unvermeidlich, weil die Irbemündung als Stützpunkt erst im Ausbau begriffen war. Weiter hatte verzögernd gewirkt das überraschende Auftreten flachgehender russischer Minenleger, derentwegen die Anlage des großen Minenschildes nötig wurde, und nicht zuletzt das Wetter, das die kleinen Motorboote häufig vom Arbeiten abhielt. Dafür gelangten aber die U-Boote sicher in den Meerbusen und wieder heraus, und die Verluste bei der Unternehmung und den Vorarbeiten blieben verhältnismäßig niedrig: ein Torpedoboot („V 162") und ein Minenräumboot gingen verloren, „S 168" wurde schwer beschädigt, ein Flugzeug ging bei der Landung zu Bruch, „Augsburg" riß sich im Fahrwasser an einem

[1]) Ju. Schelting, „Die Tätigkeit der Seestreitkräfte im Rigaischen Meerbusen 1914 bis 1916" im Morskoi Sbornik 1926.

Stein den Doppelboden auf und mußte vorübergehend nach Kiel entlassen werden. Die Leitung der Operationen in der Irbenstraße ging mit dem Fortgang von „Augsburg" auf den Kommandanten der „Kolberg", Fregattenkapitän Kurt Frank, über. Eine neue Einrichtung an russischen Minen, bei der die Suchleine durch das Ankertau hindurchglitt, am Vorabend der Unternehmung entdeckt, kam zufällig nicht zum Tragen, versagte übrigens häufig, wie sich später zeigte.

Die Scheinunternehmung der Kreuzer und Torpedoboote erreichte ihren Zweck, konnte aber infolge des Wetterumschlags am zweiten Tage nicht zu voller Auswirkung gebracht werden. So erhielt nur ein U-Boot Schußgelegenheit auf einen Kreuzer, ein anderes später auf Torpedoboote, sämtlich unter Bedingungen, denen die Kommandanten mangels Fronterfahrung nicht gewachsen waren; beide schossen ihre ersten scharfen Torpedos. Die Torpedoflugzeuge konnten nur einmal angesetzt werden. Zwei von ihnen brachten ihre Waffe nicht ans Ziel wegen technischer Unvollkommenheit. Die beiden anderen hatten keinen Erfolg, weil die Ausbildung im Schießen nicht genügte. Vier Monate hatte allein das Einfliegen und Einschießen in Anspruch genommen, Schießübungen darüber hinaus traute man den sehr empfindlichen Flugzeugen kaum noch zu, außerdem drängten die Besatzungen an die Front, was von dieser unterstützt wurde.

Man glaubte damals — wie wir heute wissen: irrtümlich —, daß die Torpedoflugzeuge einen, „UB 30" wenigstens einen Zerstörer versenkt hätten; dazu meldeten die Flieger mehrere Bombentreffer. Andererseits war noch nicht bekannt, daß die Minen des Sonderkommandos Gercke den Feind außer der Beschädigung eines Zerstörers den Verlust von „Dobrowolez" gekostet hatten. Als Erfolg wurde gebucht, daß das Erscheinen der U-Boote im Rigaischen Meerbusen die Sicherheit des Feindes erheblich verringerte; es mußte ihm den Entschluß zum Eingreifen an der Landfront erschweren. Praktische Bedeutung gewann dies nicht; denn gerade jetzt traten Anzeichen in Erscheinung, wonach der Russe die Angriffsgruppe im Brückenkopf von Riga auflöste, demnach weiteres von See her zu unterstützendes Vorgehen an der Landfront aufgegeben hatte.

Beim B. d. A. d. O. sowohl wie beim O. d. O. und in Berlin war man sich bewußt, daß das eigentliche Ziel des Unternehmens nicht erreicht war, sah aber mit Recht die Hauptursache in dem plötzlichen Einsetzen der Herbststürme. Das Kriegsglück hatte sich abgewandt, gefühllos gegen alle Mühe der U-Boote, Minenräumboote und Flugzeuge, der Deckungsstreitkräfte und der Kommandos an Land, der Stäbe wie der Führer.

Weiterer Verlauf des Stellungskampfes in der Irbenstraße

Wenigstens eins der beiden russischen Linienschiffe lag fortan auf der Reede von Arensburg. Man erwog daher den Einsatz der Torpedoflugzeuge. Gewiß würde diesmal das Abwehrfeuer früher einsetzen; in der Linie Kap Merris—Abro war eine dichte Kette von Wachfahrzeugen zu passieren; der Ankerplatz wies nur 10 m Wasser

auf, reichlich wenig für das Einsteuern der Torpedos; auch lag die Entfernung von Angernsee nach Arensburg eigentlich jenseits der Leistungsgrenze der Torpedoflugzeuge. Der O. d. O. empfahl Zwischenlandungen südlich Domesnäs oder bei der Irbemündung oder Verlegung des Flugstützpunktes nach Windau. Jedoch überall fehlte die geeignete Startfläche; die Flugzeuge brauchten zum Aufsteigen Wind, zugleich aber vollkommen ruhiges Wasser wie auf dem Angernsee. Oberleutnant Edler wollte schließlich mit dem besten Flugzeug einen Versuch machen, der aber aufgegeben wurde, weil die vielerlei Voraussetzungen, die nötig waren, nicht mehr zusammentrafen.

In einigen Nächten war das Wetter für Luftschiffe günstig. Am 25./26. September steuerte „SL 8", Kapitänleutnant Guido Wolff, derzeit in Wainoden bei Libau stationiert, Arensburg an, nachdem es sein eigentliches Ziel Reval hatte aufgeben müssen. Dunkelheit und Wolken erschwerten ihm aber die Navigierung dermaßen, daß es seine Bomben statt über dem feindlichen Hafen bei Rojen abwarf; glücklicherweise wurde niemand verletzt, nur ein Wachhaus wurde zerstört. In der folgenden Nacht belegte von Seddin aus „SL 9", Kapitänleutnant d. R. Richard Wolff, ungeachtet der heftigen Gegenwehr Batterien und Flugstation auf Sworbe sowie die dort liegenden Zerstörer mit Bomben; ein Erfolg konnte nicht festgestellt werden.

Der Ankerplatz bei Kap Kawi auf Sworbe sollte auch von See her angegriffen werden. Prinz Heinrich wünschte erneute Entsendung einzelner U-Boote, außerdem einen Vorstoß der X. Flottille. Nach Admiral Langemaks Ansicht entsprach das Ziel — einige ältere Zerstörer des Vorpostendienstes — nicht dem Einsatz, weil das Seegebiet, das die U-Boote s. Zt. untertaucht hatten, vielleicht schon damals, sicherlich aber jetzt mit Minen verseucht war. Zum wenigsten mußte erst von Klein-Irben in Richtung auf das Kreuzgebiet der Russen ein Weg geschaffen werden. Als dies auf sich warten ließ, machte am 6. Oktober Kapitänleutnant Gercke einen Vorstoß mit 10 Motorbooten, von denen 6 behelfsmäßig mit zwei Torpedos, die übrigen mit einem Torpedo und drei Minen ausgerüstet waren. Das vielversprechende Unternehmen wurde abgebrochen, weil die Nacht zu hell war. Eine Wiederholung wurde leider durch andere Aufgaben verhindert. Auch zur Entsendung eines U-Bootes kam es nicht, abgesehen von dem Legen einer Minensperre durch „UC 27" westlich Zerel am 25. September, wo kürzlich die feindlichen U-Boote beobachtet waren.

Die Minenräumdivisionen, besonders die II., suchten inzwischen nach Wegen in Richtung Zerel, ausgehend von den Schiffssperren Jaunzeem und Klein-Irben. Mit Rücksicht auf die feindliche Luftaufklärung durfte hier nur bei unsichtigem Wetter oder in der Dämmerung gearbeitet werden. Im Herbst gab es nur wenige ruhige Tage, im Oktober waren die Boote gar drei Wochen lang zur Untätigkeit verurteilt. Bei drei Anläufen stieß man alsbald auf Minen oder Netze, ein weiterer fand bei der zweiten russischen Boje ein Ende. Darauf verzichtete der Oberbefehlshaber Anfang November auf den Durchbruch an dieser Stelle.

Nebenher lief die Bergung der bei Klein-Irben auf Strand getriebenen Boote (siehe Seite 69), die Säuberung der Umgebung des Wracks von „V 162", dessen Torpedos, Geschütze usw. geborgen werden sollten, sowie die Kontrolle und Verbreite-

rung der Fahrstraße. Hierbei stieß am 7. November nördlich Samel Boot 2 der IV. Minenräumdivision auf eine Mine und sank beim Abschleppen. Als neue Sperren gefunden wurden, erging Ende Oktober aus Kiel Anweisung, den Minenschild zu vervollständigen; hierzu wurden vier Sperren von der II. Minenräumdivision bis zum 10. November gelegt. Danach mußte diese Division sich längerer Instandsetzung unterziehen, weil die Motore infolge der hohen Beanspruchung der letzten Monate häufig versagten. Ende November wurde auch die IV. Minenräumdivision nach Kiel zurückgezogen. Die III. Division war schon im Oktober nach Paulshafen gegangen, um eine bei Steinort gefundene Sperre zu räumen.

Auf russischer Seite hatte unterdessen die Erweiterung der Irben-Stellung nach Osten im Vordergrund gestanden. Die Sperren parallel zur Küste bis Domesnäs sind wahrscheinlich schon in den letzten Nächten des August und am 6./7. September gelegt worden. Ende des Monats folgte ein vierreihiges Minenfeld quer über die Meerenge, von Domesnäs bis zum Ost-Kalkgrund. Nun lag die ganze Irbenstraße voll Minen, frei gelassen wurde nur ein 10 sm breiter Raum östlich des Zerel-Riffs für die Bewachungs- und Verteidigungsstreitkräfte, der „Manöversack", nebst einem schmalen Zugang unter Sworbe. Eine Anzahl kleinerer Sperren verknüpfte die neuen Sperrgebiete mit dem alten und dichtete die Lücken an der kurländischen Küste. Noch mehrere Male drangen einzelne Boote bis in die Höhe von Pissen und Lyserort vor, um die deutsche Fahrstraße zu verseuchen. Hierbei geriet am 2. Dezember das „Motorboot Nr. 2" auf eine Sperre des Minenfeldes und sank mit der halben Besatzung (1 Offizier, 4 Mann). Mitte November wurde das Seegebiet 10 sm westlich Zerel ausgiebig verseucht als Schutz gegen Beschießungen von See.

Schon Anfang September war den deutschen Fliegern aufgefallen, daß große Mengen Bauholz bei Zerel herangeschafft und daß Feldbefestigungen an verschiedenen Stellen, besonders am Nordende der Halbinsel Sworbe, angelegt wurden. Die Russen gingen jetzt daran, der Irben-Stellung in schwerer Küstenartillerie einen starken Rückhalt zu geben, ähnlich wie bei der Zentral- und der Vorderen Stellung im Finnischen Meerbusen. Sie begannen den Bau einer 30,5-cm-Batterie bei Zerel, die die ganze Irbenstraße überspannen sollte, und je einer mittleren Batterie auf der West- und Ostseite von Sworbe.

Gegenüber, an der kurländischen Nordküste, machten die deutschen Arbeiten Fortschritte, wenn auch der Mangel an befestigten Wegen und die Transportschwierigkeiten in der Heimat Verzögerungen mit sich brachten. Zur Erleichterung wurde im August eine Feldbahn von Stenden (Bahn Mitau—Windau) über Talßen nach Dondangen in Angriff genommen, Ende des Jahres eine zweite von Windau nach Pissen—Oste—Klein-Irben. Die Arbeiten in der Irbemündung mußten freilich abgebrochen werden, als der Bagger im Oktobersturm strandete. Eine 15-cm-Batterie in Windau (2 Geschütze) war Ende November schußbereit, bald danach auch das erste Geschütz der neuen Batterie Sikragge, während ein 15 cm von Klein-Irben Ende September infolge Rohrkrepierers ausfiel. Bei Lyserort wurden zwei 10,5 cm aufgestellt, bestimmt, russisches Minenlegen in dieser Gegend zu verhindern. Die Feldscheinwerfer der Armee, mit denen sich die Batterien zunächst hatten behelfen müssen, wurden durch kräftigere ersetzt. Munition und Personal waren jetzt in festen

Unterständen untergebracht. Überall entstanden Schützengräben, Drahtverhaue und Artilleriestellungen für die Feldgeschütze und die zahlreichen Kavallerie-, M. G.- und Landsturmposten. Das Telephonnetz wurde ausgebaut. Ende September wurden die Batterien und Nachrichtenstellen, die bisher unmittelbar dem Befehlshaber der Marineanlagen in Libau, Konteradmiral Vegas, unterstanden, unter einem Artilleriekommandeur Nordkurland, Korvettenkapitän Wodarz, zusammengefaßt. Zum Eingreifen kamen die Batterien wenig; nur selten geriet ein Zerstörer oder ein Minenschiff in weiter Ferne, ein Motorboot nachts oder ein Flugzeug in ihren Bereich.

Ernsthaft angegriffen wurde nur Angernsee. Die Russen hatten zu diesem Zweck auf Runö einen Flugstützpunkt geschaffen und dort Mitte August 7 Flugzeuge stationiert. Der erste Angriff mißglückte. Bei dem zweiten, in der Nacht ausgeführten, vernichtete ein Tiefflieger ein Flugzeug und richtete einigen weiteren Schaden an. Damals standen nur zwei 3,7 cm ohne Scheinwerfer zur Abwehr bereit. Daraufhin bewarfen die deutschen Flieger Runö bei Tag und Nacht, woran auch das Riesenflugzeug sich beteiligte, bis der Flugstützpunkt nach drei Tagen wieder geräumt wurde. Außerdem beschädigten sie das kleine Hilfsschiff „Lot". Nunmehr erschienen am 4., 5., 18. und 23. September 1 bis 4 russische Riesenflugzeuge, Typ Sthr-Murometz, die in Strupal jenseits Riga ihren Hafen hatten. Aber nur am 5. gelang es ihnen, etwa 1000 kg Bomben auf Angernsee selbst abzuwerfen, wodurch einige Fenster und Türen zertrümmert wurden. An den anderen Tagen mußten sie vorzeitig der Gegenwehr von der Erde (4—3,7 cm, später 2—7,7 cm und 2—8,8 cm Flak) und den Kampfflugzeugen weichen. Am 5. wurde ein sie begleitender Farman von Flugzeug „699" und „668" zum Niedergehen gezwungen und genommen. Mehrmals verfolgte Leutnant d. R. (M. J.) Fritz Hammer die „Ssikorskis" bis Dünamünde.

Am Nachmittag des 23. September griffen die Torpedoflugzeuge zwei von Riga kommende Transportdampfer an. Ein Torpedo ging unter dem Ziel durch, zwei weitere waren Fehlschüsse, der letzte lief nicht; auch die Bombenwürfe gingen fehl. Die Dampfer waren kleiner als geschätzt und wichen durch Abwehrmanöver aus, das böige Wetter und die geringe Übung taten das übrige. Nun stationierten die Russen noch einmal Flugboote in Runö. Ihr Angriff verlief erfolglos, das Führerflugzeug wurde von einem der neuen Kampfeinsitzer, Leutnant d. R. (M. A.) Brockhoff, zum Absturz gebracht. Die deutschen Gegenangriffe hatten abermals die Räumung Runös zur Folge.

Der Herbst mit seinem der Fliegerei wenig günstigen Wetter und den kurzen Tagen forderte einige Opfer. Am 28. September brach sich ein Torpedoflugzeug, das zum Auslegen einer kleinen, nur 58 kg schweren Mine bei wenig Wind auf See niederging, das Fahrgestell, wurde aber nach Notreparatur von Leutnant Hammer glücklich heimgebracht. Dagegen mußte eins der helfenden Flugzeuge, welches in dem aufkommenden Seegang beschädigt wurde, versenkt werden. Bald danach fiel Flugzeug „698" infolge Brennstoffmangels bei Runö mit Besatzung in Feindeshand. Zwei Flugzeuge, die am 3. Dezember unweit Lyserort notlanden mußten, wurden von den ausgesandten Torpedobooten und Motorbooten, deren Hilfe sonst rechtzeitig gekommen war, nicht gefunden, ein drittes blieb einige Tage später bei der Überführung von Putzig nach Libau verschollen. Manches Flugzeug trug bei der Landung

im Heimathafen so schwere Schäden davon, daß es abmontiert werden mußte, immerhin konnten Baumaterial und Motor dann für Neubauten oder Reparaturen verwandt werden.

Insgesamt kamen 1916 in der Ostsee, abgesehen von den Ausfällen bei Versuchs- und Schulflügen, 30 Flugzeuge der Marine in Abgang, davon 21 auf den kurländischen Stationen. Flieger und Beobachter wurden meist gerettet. Von diesen Flugzeugverlusten waren nur vier auf feindliche Einwirkung zurückzuführen: zwei nach Luftkampf von der eigenen Besatzung versenkt, eins in Verfolg einer Notlandung gekapert, eins an Land durch Bombentreffer zerstört. Der dem Feind zugefügte Schaden betrug das Mehrfache: drei Flugzeuge abgeschossen, davon eins über der Rigaer Front am 27. Mai von „LF 146", Vizeflugmeister d. R. Heinrich Meiß, Leutnant d. R. Walther Wiegand, zwei zum Niedergehen gezwungen und genommen, eins auf See — mindestens zwei an Land durch Bombentreffer zerstört; eine ganze Anzahl landete infolge Luftkampfes oder Beschießung durch Küstenbatterien, wurde aber von den russischen Seestreitkräften geborgen. Wie viele russische Flugzeuge verunglückt sind, ist unbekannt. Die Angriffstätigkeit der russischen Flugzeuge war wesentlich geringer als die der deutschen; der Grund mag sein, daß die Baltischen Inseln schwächer mit Flugzeugen belegt waren als die deutschen Luftstützpunkte in Kurland (Angernsee im September 18, Windau 8, Libau 18). In der Abwehr war dafür der Gegner überlegen dank der günstigen Lage seiner Flugstationen, der Güte seiner Kampfflugzeuge und zahlreicher Fla-Geschütze an Bord und an Land.

Einem einzigen russischen Bombenangriff, der nennenswerten Schaden anrichtete, standen mehrere wirksame von unserer Seite gegenüber. Während kein deutsches Schiff getroffen wurde, sind „Slawa" und wenigstens noch zwei Fahrzeuge beschädigt worden. Die Russen verschafften sich nur viermal Einblick in Windau, sie gelangten nie nach Libau oder nach dem Luftschiffhafen Wainoden, von dessen Bau sie anscheinend keine Kenntnis erhalten haben. Der deutschen Aufklärung war zu jeder Zeit der ganze Rigaische Meerbusen bis in den Moon-Sund hinein zugänglich; sie ergänzte wirkungsvoll die gute Kenntnis der deutschen Führung vom Feind, die laufend durch Beobachtung von Land und durch teilweise Entzifferung des FT-Verkehrs erlangt wurde.

Betrachtet man zusammenfassend den Stellungskrieg 1916 im Rigabusen, so zeigt sich, wie die Irben-Stellung immer ausgesprochener zum Angelpunkt des Geschehens wird. Sie wehrt den Deutschen den Zutritt zum Rigabusen, schützt die in ihm operierenden russischen Seestreitkräfte, veranlaßt andererseits die deutsche Führung, immer wieder Mittel und Wege zum Durchbruch zu suchen. Ein Durchbruch mit schweren Streitkräften hätte 1916 genau so im Bereich der Möglichkeiten gelegen wie 1915, er kam aber nicht in Betracht, weil ein operatives Ziel fehlte, nachdem die Oberste Heeresleitung die Eroberung von Ösel und Moon abgelehnt hatte. So spitzte sich das Ringen zu einem Minenkampf um die Irbenstraße zu, der von beiden Seiten mit Zähigkeit und mit steigendem Einsatz von Mitteln aller Art geführt wurde und zu neuen Methoden führte. Er brachte den flachen Minenleger hervor, wozu die Russen Flußdampfer und große Motorboote heranzogen, während deutscherseits die

weniger seetüchtigen, aber sonst gut geeigneten Minenräumboote verwandt wurden. Beide Parteien errangen mit der neuen Waffe Erfolge. Zunächst zu ihrem Schutz, dann auch zum Angriff wurden die russischen Boote mit Geschützen, die deutschen mit Torpedos bewaffnet. Rußland legte allein im Jahre 1916 rund 6 000 Minen verschiedener, teils neuer Bauart in der Irbenstraße. Entsprechend wurde auf deutscher Seite die Minenräumtätigkeit, zumal auf flachem Wasser, immer nachdrücklicher und mit steigender Geschicklichkeit betrieben. Denn der B. d. A. d. O., Konteradmiral Langemak, strebte mit aller Zähigkeit an, einen Weg durch die Irbenstraße zu bahnen und freizuhalten, auf dem im Bedarfsfall leichte Seestreitkräfte, vor allem U-Boote, in den Rigabusen eindringen konnten. Es zeigte sich aber, daß Minenräumdivisionen allein nicht imstande sind, einen Weg dauernd minenfrei zu halten; der Feind konnte sein Sperrgebiet fast beliebig erweitern und den Deutschen auch in ihrem Rücken Hindernisse schaffen. Der gegen letztere ausgelegte deutsche Minenschild kam zu spät zur Wirkung und hatte überdies zur Folge, daß erwünschte offensive Minenunternehmungen zurückgestellt werden mußten.

Trotz der Hartnäckigkeit, mit der um die Irben-Stellung gerungen wurde, blieben die Verluste verhältnismäßig niedrig und hielten sich mit einem gesunkenen und einem schwerbeschädigten Torpedoboot und zwei gesunkenen Minenfahrzeugen auf beiden Seiten die Waage.

Die Notwendigkeit, das Sperrgebiet und die in ihm arbeitenden Minenleger und -räumer sowie die leichten Bewachungsstreitkräfte zu schützen, führte auf beiden Seiten dazu, die Verteidigungsmittel zu vermehren und zu verstärken, wobei die Russen durch Aufstellung einer schwersten und zwei mittleren Batterien auf Zerel großzügig vorgingen, zum Schaden künftiger deutscher Unternehmungen.

Bei aller Intensität des Minenkrieges verlor Admiral Langemak nie aus dem Auge, „Slawa" und die Kreuzer im Rigaischen Meerbusen zu bekämpfen und zu vernichten. Leider führten die zahlreichen Flugzeugangriffe mit Bomben nicht zum Ziel, und auch seinem großangelegten Angriff mit U-Booten und Torpedoflugzeugen war das Kriegsglück abhold, nicht zuletzt weil die Torpedoflugzeuge, auf die man große Hoffnungen gesetzt hatte, den Anforderungen an der Front noch nicht gewachsen waren.

Möglicherweise übte der Kampf um die Irben-Stellung eine für Deutschland günstige Wirkung auf die allgemeine Seekriegführung in der Ostsee aus. Jedenfalls ist es auffällig, daß die Russen sich 1916 auf eine einzige offensive Minenunternehmung mit nur 200 Minen im Herbst beschränkten, während sie in den Vorjahren ein Vielfaches davon geworfen hatten. Der Gedanke liegt nahe, den starken Minenverbrauch in der Irbenstraße als eine Ursache dafür anzusehen. Russische Zeugnisse zu dieser Frage liegen allerdings auch heute nicht vor.

Kapitel 5

Deutsche Vorstöße gegen den Finnischen Meerbusen

Großadmiral Prinz Heinrich hatte im März 1916 angesichts der starken Verringerung seiner Streitkräfte die Hoffnung aufgegeben, angriffsweise gegen die Baltische Flotte vorgehen zu können. Um die Erzschiffahrt, Libau und die deutschen Küsten vor feindlichen Angriffen zu schützen, sah er sich überdies genötigt, den Finnischen Meerbusen durch einen großen Minengürtel gegen die Ostsee abzuriegeln. Die Bitte des damaligen Kommodore Langemak, für eigene Unternehmungen Fahrstraßen offen zu lassen, wurde zugunsten der Wirksamkeit der Verseuchung abgeschlagen. Nur ein Weg nach der Åland-See und dem Bottnischen Meerbusen ließ sich freihalten (Kapitel 1).

Als Konteradmiral Langemak nach Abschluß der Minenoperationen den Befehl über die in Libau stationierten Streitkräfte übernahm, sah auch er seine Hauptaufgabe in der Verteidigung, doch beabsichtigte er, sie möglichst offensiv zu gestalten. Seine operativen Erwägungen sind niedergelegt in einer Denkschrift vom 7. Juni 1916 (Auszug):

»Die feindlichen Linienschiffe werden kaum vorstoßen, der Erfolg kann höchstens ein moralischer sein. Gegen Libau ist wegen der sich rasch vergrößernden U-Bootsgefahr nur ein kurzes Bombardement möglich. Windau bietet kein wertvolles Objekt, auch ist die Annäherung zu gefährlich wegen der russischen und deutschen Minen. Bei Unternehmungen gegen die deutsche Küste besteht spätestens auf dem Rückwege die Gefahr eines Angriffs unserer Kreuzer, Torpedoboote und U-Boote. Wir sind leidlich gut gedeckt durch die Sperrgebiete vor dem Finnischen Meerbusen. Sollte ich durch FT.-Beobachtung erfahren, daß bei einem russischen Vorstoß ein Schiff auf Mine gerät, so beabsichtige ich mit allen Kräften auszulaufen, um den Schleppzug zu vernichten. Im übrigen bleibt die Möglichkeit, Fühlung zu halten und jede Angriffsgelegenheit auszunutzen. Häufige Fliegeraufklärung von Windau und Libau aus ist vorgesehen. Die Torpedoboote sollen sich gelegentlich der Handelsschutzfahrten an der Ostküste Gotlands zeigen, damit der Feind mit ihnen rechnet. Durch die Art der Bereitschaft wird dafür gesorgt werden, daß der größte Teil der in Libau befindlichen Streitkräfte schon vor Erscheinen des Feindes in See ist.

Mit einem Vorstoß der wenigen wertvollen Panzerkreuzer ist eher zu rechnen, aber auch ihnen sind unsere Kleinen Kreuzer an Geschwindigkeit überlegen. Dagegen kann die Abwehr der neuen Kreuzer der „Swjetlana"-Klasse, von denen zwei vielleicht schon Ende Juni in Aktion treten können, nur dadurch Erfolg haben, daß die unsrigen geschlossen zusammengehalten werden[1]). Die Zerstörer der „Nowik"-Klasse[2]) werden gelegentlich Libau und Windau beunruhigen können, ferner sind sie eine Gefahr für unsere Geleitzüge nach Landsort und die sichernden Torpedoboote.

[1]) Von den „Swjetlana"-Kreuzern ist im Kriege keiner mehr fertiggestellt worden.

[2]) Nach den vorliegenden Nachrichten konnten 12 fertig sein, in Wirklichkeit waren damals einschließlich „Nowik" erst 4 verwendungsbereit.

Die Hauptwaffe des Feindes werden die U-Boote sein, deren Zahl mit 30 wohl nicht zu hoch geschätzt[1]). Gegen sie müssen alle Streitkräfte und Waffen eingesetzt werden. Östlich Gotland werden die Flieger angreifen; wenn bestimmte Wartestellungen erkannt sind, auch U-Boote; die Torpedoboote werden sie jagen und unter Wasser drücken. Sehr wichtig wird sein, die U-Boote in ihren erreichbaren Stützpunkten, Mariehamn (Åland) und Rogokülle bei Hapsal, aus der Luft anzugreifen. Die Flugzeuge müssen von Kreuzern und Torpedobooten in die Nähe getragen werden. Die Navigierung in unserem Minengebiet wird durch Auslegen von Markbooten und Positionsbojen sichergestellt, der Schutz gegen Übermacht dadurch, daß der Feind auf die Minen gezogen wird. Die Unternehmungen werden noch die erwünschte Nebenwirkung haben, daß der Feind U-Boote aus dem Handelskrieg zurückzieht, um sie in der Abwehr zu verwenden. Diesem Zweck sollen auch Vorstöße unserer Torpedoboote bis in Sicht von Ösel, Dagö und vielleicht Lågskär dienen; sie werden außerdem Minensuch- und andere kräfteverbrauchende Maßregeln auslösen. Gelegentlich kann der Feind durch Schein-FT.-Verkehr beunruhigt werden, ebenso durch das Auftreten unserer U-Boote, deren Hauptaufgabe ist, die Wege zu erkunden, welche von den feindlichen U-Booten und Schiffen benutzt werden.

Daß die Russen größere Minensperren außerhalb ihrer Gewässer legen, ist während der Sommermonate nicht wahrscheinlich. Anzeichen dafür, daß sie mit U-Booten Minen werfen, fehlen bisher. Es werden aber verdächtige Gebiete mit aller Vorsicht angesteuert, möglichst große Tiefen aufgesucht und vor Libau und Windau dauernd Wege minenfrei gehalten. Besonders vor Aus- und Einlaufen der Kreuzer werden alle Hilfskräfte angespannt werden, auch zur U-Bootssicherung. Vorbedingung hierfür ist gutes Wetter, solches beabsichtige ich schon mit Rücksicht auf volle Leistungsfähigkeit der Torpedoboote stets abzuwarten. Denn die Geschwindigkeit ist noch immer der beste Schutz gegen U-Boote und unsere Hauptstärke gegenüber den Schiffen.

Unsere Abwehr soll keine defensive, sondern eine offensive sein. Der Feind darf nicht sicher sein, ob nicht doch eines Tages starke Kräfte in seine inneren Gewässer vordringen, er muß seine Aufmerksamkeit erhöhen und die Bewachung verstärken, also Personal und Material mehr beanspruchen. Einige Mittel, um ihn in Atem zu halten, wurden schon genannt. Torpedoboote sollen gelegentlich in Sicht von Land das Legen von Minensperren vortäuschen, indem sie Kohlensäcke abwerfen. Gelingt es Fliegern und Luftschiffen nicht, die Flugstation Papensholm zu zerstören, so kommt eine Beschießung durch die mit 15-cm-Geschützen versehene „Straßburg" in Frage. Nachdem durch U-Boote der Eingang in den Finnischen Meerbusen auf Minen erkundet ist, steht nichts im Wege, mit den Booten der X. Flottille wenigstens bis zum Nordausgang des Moon-Sundes vorzustoßen und leichte Streitkräfte und Hilfsschiffe zu vernichten; Kreuzer können bei Dagerort sichern und gegebenenfalls nachdringen.

Bei der geringen Zahl unserer U-Boote ist es besser, Defensivstellungen nur bei

---

[1]) Neben den 5 englischen waren kaum ebenso viele russische U-Boote klar für Fernfahrten. In der Umgegend von Åland konnten die dort stationierten 5 kleinen U-Boote mitwirken.

besonderem Anlaß zu besetzen, sonst aber an den Feind heranzugehen. Es ist beabsichtigt, die noch unerprobten großen UB-Boote zunächst bis in den südlichen Teil der Åland-See und zum Moon-Sund, später auch weiter in den Bottnischen und den Finnischen Meerbusen hineinzusenden. Für das Minen-U-Boot werden zunächst Aufgaben zur Verseuchung des Nordausgangs des Moon-Sundes und der Südausgänge der Åland-Schären vorgesehen. Es läßt sich nicht umgehen, daß die U-Boote sowohl wie die Überwasserstreitkräfte in dem eigenen Minengebiet operieren und darum die Lage der einzelnen Sperren erfahren müssen; dies wird in einer Form geschehen, welche die Geheimhaltung gewährleistet.

Ich bin mir bewußt, daß von einem Erfolg nur die Rede sein kann, wenn die Verluste des Gegners erheblich größere sind als die unsrigen. Aber Erfolge lassen sich nur erringen durch offensives Vorgehen, und ich bin fest davon überzeugt, daß sich solche auch mit den bescheidenen mir zu Gebote stehenden Streitkräften ermöglichen lassen."

Der Prinz gab sein Einverständnis und erkannte besonders das Bestreben an, den Seekrieg in offensivem Sinne zu führen und dadurch den frischen Angriffsgeist im Offizierskorps und bei den Besatzungen wachzuhalten. Freilich unterstrich er zugleich das Gebot der Vorsicht, das Admiral Langemak selbst wiederholt aufgestellt hatte. Die Beschießung von Papensholm wurde nicht genehmigt, weil sie bei beträchtlicher U-Boots- und Minengefahr wenig Erfolg verspräche; denn die Flugstation war von See aus nicht zu sehen, das Feuer hätte von Flugzeugen geleitet werden müssen. Mit dem Vorstoß der X. Flottille sollte gewartet werden, bis der Bootsumtausch beendet war. Auch wünschte der Oberbefehlshaber, dem Rate seines Chefs des Stabes, Konteradmiral v. Ußlar, folgend, über jede Unternehmung vorher unterrichtet zu werden.

Im Juni war noch keins der modernen Torpedoboote zur Stelle. Die Sommernächte waren allzu hell und kurz, um überraschend auftreten zu können. Diese für den Schwächeren ungünstige Zeit wurde von den Russen ausgenutzt; jetzt wagten sie gegen die deutschen Erztransporte mit Überwasserstreitkräften vorzugehen. In den Nächten vom 13. zum 14. und 29. zum 30. Juni erschien je ein Kreuzergeschwader und eine Zerstörergruppe bei Häfringe—Landsort, ohne jedoch mehr zu erreichen als die Versenkung des Hilfsschiffs „Hermann" (siehe Seite 32). Sie fuhren unbewußt mitten durch das deutsche Minenfeld, dessen Lücke sie durch glücklichen Zufall alle vier Male trafen. Das Kriegsglück ließ sie am 30. Juni erst nach Sonnenaufgang mit einer deutschen Flottille zusammentreffen. 14 Tage später wurde jene Lücke in den deutschen Sperren geschlossen, nachdem neue, für große Wassertiefen geeignete Minen angeliefert waren.

Die Kurse der russischen Verbände waren nicht erkannt worden, kein russisches Schiff war auf eine Mine gelaufen. So blieb in verstärktem Maße die Sorge, daß der Feind irgendwo einen minenfreien Weg besaß. Unter diesen Umständen rückte Prinz Heinrich, als er Ende Juli Libau besuchte, den Ausbau des Minenfeldes und U-Bootsvorstöße mehr in den Vordergrund. Offensive Unternehmungen seien für die Besatzungen dienlich, würden aber wesentliche Schädigungen des Gegners kaum bringen; er verwies auch auf die geringe Wirkung von Flugzeugbomben. Große Gefahrchancen

dürften nicht gelaufen werden, zumal keinerlei Zuwachs an Kreuzern oder Booten zu erwarten sei. Um dieselbe Zeit lenkten Nachrichten über die an der Ostküste Kurlands bevorstehende russische Landung die Aufmerksamkeit auf den Rigaischen Meerbusen (siehe Seite 58); im August nahm vorübergehend sogar die Möglichkeit einer Flottendemonstration der Russen vor der Westküste, mit dem Ziel, diese Landung zu decken, festere Gestalt an.

Admiral Langemak ließ sich durch die Anzeichen russischer Offensivtätigkeit nicht von der Durchführung seines Programms abhalten. Statt wie bisher nach Gotska Sandö schickte er im Juni nacheinander zwei U-Boote über Filsand und die Soëlo-Bucht nach Dagerort und nördlicher. Beide sichteten nichts vom Feind, glaubten nur, südlich Dagerort während der Unterwasserfahrt die Ankertaue russischer Minen gespürt zu haben. Im Juli wurden andere bis nördlich Bogskär vorgeschoben, um die Einfahrten in die Aland-Schären zu erkunden und von dort aus gegen den Finnischen Meerbusen vorzustoßen; letzteres gelang zunächst nicht (siehe Seite 36). Mit der ersten offensiven Flugzeugunternehmung wurde nur gewartet, bis die Zahl der neuen Boote der X. Flottille auf 6, darunter 4 mit schwerem Mast und Hebebaum, angewachsen, die Übernahme von Flugzeugen kurz erprobt und das Minenlegen bei Hufvudskär erledigt war.

Am 17. Juli mittags verließen „Kolberg", „Augsburg", „Straßburg" und „V 77" mit je einem Flugzeug an Bord Libau, gesichert von 11 Torpedobooten. Zwei Boote waren zur Besteckkontrolle nach Färö vorausgesandt, alle sonst verfügbaren Fahrzeuge zur U-Bootsabwehr in der Nähe von Libau und nordwestlich Steinort verteilt. Das bei Gotska Sandö kreuzende „UB 33" bot eine gewisse Rückendeckung gegen Landsort; am 18. klärte das Luftschiff „LZ 88" westlich Gotland auf. Der Verband steuerte in der Mitte zwischen den schwedischen und russischen Inseln von Süden in das Minengebiet hinein. Das Wetter war ruhig und sichtig und versprach sich zu halten. So entschied sich Admiral Langemak für einen Angriff auf das am weitesten entfernte, aber auch größte der in Betracht kommenden Ziele, auf Reval.

Um 3 Uhr früh (18. Juli) wurden die Flugzeuge 20 sm nordwestlich Dagerort ausgesetzt. Unter Führung von Kapitänleutnant Plüschow flogen „598" (M. G.) und die drei Bombenflugzeuge „554", „663" und „691" die Küste entlang. Um nicht vorzeitig gemeldet zu werden, stießen sie über die Wolkendecke. Diese brach jedoch kurz vor Reval ab. Gegen 6 Uhr näherten sie sich, weniger als 2000 m hoch, von Norden her der Bucht und der Stadt. Auf Reede und im Hafen lagen eine Anzahl Kreuzer und Torpedoboote und viele, meist kleinere Handelsschiffe. U-Boote waren nur vereinzelt und nicht mit Sicherheit auszumachen. Die Bomben (4 zu 20 kg, 10 zu 5 kg und 3 kleine Brandbomben) wurden auf Fahrzeuge und Schuppen in den inneren Häfen und Werften abgeworfen. Gegenwehr machte sich kaum bemerkbar, erst spät eröffneten einige Maschinengewehre der Schiffe, eine Batterie auf Nargön, zum Schluß noch Tachkona das Feuer, und zwei russische Flieger kamen in der Ferne in Sicht. Unversehrt landeten die Flugzeuge nach fünfstündigem Flug in der Nähe des Aufstiegplatzes, und in wenigen Minuten waren sie von „Straßburg", „V 77", „G 89" und „S 57" übergenommen. Die Torpedoboote hatten inzwischen zwei russi-

sche Flugzeuge gesichtet und kurz beschossen, auf dem Rückwege ereignete sich nichts von Bedeutung.

Der Vorstoß war aufs beste gelungen. Die Sicherung gegen Minen und U-Boote, die Navigierung im Minengebiet, Aus- und Einsetzen der Flugzeuge, schließlich der weite Flug selbst war ohne Störung vor sichst gegangen. Gewiß hatten günstige Verhältnisse vorgelegen, aber die getroffenen Vorkehrungen gaben jedermann das Vertrauen, daß das Ziel auch unter schwierigen Umständen erreicht worden wäre. Die Bomben hatten gut getroffen und zum Teil Brände hervorgerufen. Beobachtungen und zahlreiche Licht-Bilder vervollständigten die Kenntnisse von Batteriebauten, Hafensperren und Werften sowie über den russischen Wachdienst im Finnischen Meerbusen. Am höchsten bewertete man den moralischen Erfolg, der den Feind von neuem in die Verteidigung drängte. Zwar wurde bald bekannt, daß der angerichtete Schaden und die Wirkung auf die Bevölkerung infolge der geringen Sprengkraft der Bomben nicht bedeutend gewesen war. Doch mußte es auf den russischen Flottenchef Eindruck machen, daß ein deutscher Verband trotz Luftaufklärung ungemeldet bei Dagö erschien und daß Reval überraschend aus der Luft angegriffen wurde, womit man offenbar überhaupt nicht gerechnet hatte. Wieweit die russische Seekriegführung dadurch beeinflußt worden ist, steht dahin.

Die vier Luftschiffe, darunter die dem Heer gehörigen „LZ 87" und „LZ 88", die für den Sommer zur Verfügung gestellt waren, hatten Weisung erhalten, ihre Aufklärungsfahrten möglichst bis über das Minengebiet auszudehnen und günstige Angriffsgelegenheiten auszunutzen. Sie unterstanden direkt dem O. d. O. bzw. von Juli ab einem besonderen „Luftschiffleiter Ost" in Seddin, Korvettenkapitän Hans Wendt, weil in den Stäben der Unterbefehlshaber die Sachverständigen fehlten, die die Leistungsfähigkeit der empfindlichen Luftschiffe beurteilen und zu hohe Anforderungen verhüten konnten. Jetzt, wo die Nächte länger und kühler wurden, stiegen Tragvermögen und Aktionsradius wieder. Mitte Juli wurde die Halle bei Wainoden östlich Libau notdürftig fertig, wodurch der Anmarsch wesentlich verkürzt wurde. Von hier aus unternahm am 25./26. Juli „SL 9", Kapitänleutnant d. R. Richard Wolff, eine Aufklärungsfahrt bis über die Aland-See und die Gefle-Bucht, wobei es von Aland her beschossen wurde. Auf dem Rückwege warf es um Mitternacht seine 700 kg Bomben auf den Hafen von Mariehamn ab. Die hier ankernden U-Boote oder andere kriegswichtige Ziele wurden nicht getroffen, sonst aber allerlei Schaden angerichtet. „SL 8" gelangte einmal von Seddin aus bis nördlich Kopparstenarne. „LZ 88" klärte am 14. August von Wainoden her, das nun ständig mit einem Luftschiff belegt wurde, bis Lågskär und Utö auf.

Tags zuvor war ein Angriff auf Hapsal-Rogoküll durchgeführt worden. Mittags verließ die X. Flottille, Korvettenkapitän Wieting, Libau mit je einem Flugzeug auf den 5 V-Booten; auf den G- und S-Booten konnten sie nur Front nach achtern aufgestellt werden, was sich als ungünstig erwiesen hatte. 40 sm westlich Filsand starteten ein Kampf- und drei Bombenflugzeuge, nicht jedoch ohne infolge von Dünung geringe Beschädigungen zu erleiden. Da das zweite M. G.-Flugzeug wegen Motorschadens ausgefallen war und Nordwind aufkam, begnügte sich der Führer, Leutnant zur See Otto Krueger, mit einem Angriff auf Papensholm. Obwohl die

Staffel sofort heftig beschossen und von 4 Kampfflugzeugen angegriffen wurde, gelang es ihr, das Ziel mit 150 kg Bomben zu belegen und mehrere Russen zu schleuniger Landung zu zwingen. Unter Umgehung von Zerel, wo weitere Gegner kreisten, kehrten alle Flieger nach Windau oder unmittelbar nach Libau zurück. Das Bombenwerfen wurde durch Wolken behindert und scheint keine nennenswerte Wirkung gehabt zu haben. Die hohe Bereitschaft beim Feinde ist wohl so zu erklären, daß die Torpedoboote mit den Flugzeugen beim Anmarsch von der gegnerischen Luftaufklärung gesichtet wurden.

Am 16. August war der Admiral selbst wieder mit allen drei Kreuzern, der nunmehr vollzähligen X. Flottille, 9 Booten der VIII. Flottille und 8 Flugzeugen unterwegs, unterstützt von „LZ 88" und zwei auf Unternehmung befindlichen U-Booten. Hauptziele waren diesmal Mariehamn und Utö. Aber südlich Bogskär geriet er in dichten Nebel, so daß er nach einigem Warten unverrichteter Dinge heimkehren mußte. Alle Gruppen kamen glücklich aus dem Minengebiet heraus. Torpedoboote vergewisserten sich, daß Bogskär nicht wieder von den Russen besetzt worden war, andere zeigten bei Svenska Högarne die Flagge, „Kolberg" gab den Russen ihre Anwesenheit durch Abgabe von Funksprüchen zu erkennen. Ein Zufall führte das Flaggschiff in der folgenden Nacht gerade an die Stelle, wo ein Libauer Aufklärungsflugzeug abgestürzt war, so daß die Flieger gerettet wurden.

Am 23. August machten sich Torpedoboote der X. Flottille bei Filsand bemerkbar. Als sie den Alarmierungsversuch gelegentlich einer Handelsschutzfahrt am 4. September wiederholten und ihn durch Qualmen unterstützten, erschienen in großer Höhe zwei feindliche Flieger. Der Versuch, sie mit Schrapnells zu beschießen, mißlang, weil die Boote nur mit normalen Geschützen (Erhöhung 20°) ausgerüstet waren. „SL 14", Kapitänleutnant v. Wachter, das in der Nacht darauf aus 3 200 m Höhe 1 500 kg auf Papensholm abwarf, verfehlte infolge von Dunst und Dunkelheit das Ziel, die Bomben fielen ins Wasser; das Schiff blieb trotz starker Gegenwehr unbeschädigt.

Ende September stießen „Straßburg", „Kolberg" und 16 Torpedoboote mit 5 Flugzeugen noch einmal bis Bogskär vor, während „SL 8" in taktischem Zusammenwirken mit dem Verband gegen den Finnischen Meerbusen und „UB 20" bei Gotska Sandö sicherten. Leider kam schlechtes Wetter auf. Admiral Langemak konnte nicht mehr tun, als an der schwedischen Küste Torpedoboote zeigen und von 5 Booten der X. Flottille am 28. September 120 Minen legen zu lassen. Der Oberbefehlshaber hatte die Sperrung der Durchfahrt nördlich Bogskär befohlen, wo er — wie wir heute wissen, mit Recht — einen russischen Weg vermutete. Die Sperre wurde am nächsten Tage (29. September) noch durch zwei Riegel in den Schärenfahrwassern östlich Lägskär ergänzt, und zwar von dem neuen großen Minen-U-Boot „UC 25" (18 Minen).

Jeden Monat waren mindestens zwei U-Boote über Gotska Sandö nach den Einfahrten in den Åland-Schären vorgestoßen und hatten dort und an den schwedischen Küsten bis zu 6 Tagen gekreuzt, um die von den Russen benutzten Wege zu erkunden[1]). Auch in die Gewässer östlich des Minengebietes war von Zeit zu Zeit ein

[1]) Über diese Unternehmungen sowie über die Vorstöße in die Åland-See und den Bottnischen Meerbusen siehe Kapitel 2, „Handelsschutz und Handelskrieg".

U-Boot entsandt worden (siehe Aufstellung). Sie brauchten nicht in dem Maße wie die Schiffe die Beobachter an den neutralen und feindlichen Küsten zu meiden, konnten terrestrische Peilobjekte benutzen und das Sperrgebiet umgehen. Auf der andern Seite erschwerte ihre Langsamkeit, die geringe Augeshöhe und vor allem ihre Abhängigkeit vom Wetter die Navigation, besonders wenn durch starkes Schlingern und Stampfen Störungen an den Maschinen und den Kompassen herbeigeführt wurden. Den U-Booten gelang es ebensowenig wie den Kreuzern, Torpedobooten und Luftfahrzeugen, bestimmte Verkehrswege festzustellen.

U-Boote westlich Ösel—Dagö 1916

1. bis 7. 5.	„UB 20"	westlich Sworbe	
30. 5. bis 1. 6.	„UC 4"	südwestlich Zerel	12 Minen gelegt
9. bis 16. 6.	„UB 30"	Filsand—Soëlo-Sund—Dagerort	russ. Minensperre südl. Dagerort vermutet
23. bis 29. 6.	„UB 32"	Filsand—Soëlo-Sund—Utö	desgl.
10. bis 15. 7.	„UB 5"	Saritscheff—Hundsort	Kreiselkompaßversager
10. bis 14. 8.	„UB 5"	Saritscheff—Hundsort	Maschinenhavarie
9. bis 18. 8.	„UB 33"	Bogskär, Dagerort, Tachkona	Durchfahrt erkundet
20. bis 22. 8.	„UB 2"	westlich Ösel	schlecht Wetter, Kurzschluß
22. bis 26. 9.	„UC 27"	westlich Zerel	18 Minen gelegt
7. bis 12. 11.	„UB 36"	Papensholm, Soëlo-Sund	Durchfahrt festgestellt
14. bis 17. 11.	„UC 25"	Soëlo-Sund	18 Minen gelegt
21. bis 24. 11.	„UC 25"	Soëlo-Sund	18 Minen gelegt

In den Zeiten sind Hin- und Rückmarsch (je 1 Tag) nicht einbegriffen.

Als man aus Agentenmeldungen und FT.-Peilungen den Eindruck gewann, daß die feindlichen U-Boote Fårö oder Gotska Sandö ansteuerten, wurde dieses Seegebiet planmäßig überwacht. Im September und Oktober war dort an der Hälfte aller Tage ein U-Boot stationiert, meistens das Küstenboot „UB 2". Dieses bekam einmal einen Gegner zu Gesicht, mußte aber den Angriff abbrechen, weil das Boot in dem herrschenden Sturm nicht auf Tiefe zu halten war. „UC 31" wäre in einer stürmischen Nacht beinahe mit „E 19" zusammengestoßen.

Der Feind schickte, wie wir jetzt wissen, nicht allzu oft U-Boote in die Gewässer von Gotland und Kurland. Im Mai hatten drei Boote gegen Libau und Memel aufgeklärt. Während der Kreuzervorstöße nach der schwedischen Küste hatte er einige Wartestellungen besetzt als Sicherung gegen deutsche Störungsversuche. Der Fliegerangriff auf Reval veranlaßte den russischen Flottenchef, durch ein U-Boot erkunden zu lassen, ob etwa in Libau stärkere Kräfte zusammengezogen wurden. Ende Juli lagen 4 Boote bereit zum Angriff auf deutsche Kreuzer, die durch einen irreführenden Funkspruch herausgelockt werden sollten; da dieser in Libau nicht gehört wurde, ging man nicht in die Falle. Kurz vor der beabsichtigten Landung im Rigaischen Meerbusen nahm wieder ein U-Boot Einblick in den Libauer Hafen. Von September an lauerten monatlich zweimal 2 bis 3 U-Boote auf die deutschen Kreuzer und Zerstörer, die nun schon wiederholt gegen den Finnischen Meerbusen vorgestoßen waren (siehe Aufstellung).

Engliſche und ruſſiſche U-Boote im Aufklärungs- und Sicherungsdienſt 1916

Nach Angaben der britiſchen Admiralität und des ruſſiſchen Marine-Archivs, ergänzt durch deutſche Beobachtungen

		Ausgangs- und Endpunkt Reval	
14. bis 22. 5.	„E 19"	Libau—Steinort	
25. bis 31. 5.	„E 8"	Libau—Steinort	
25. 5. bis ? 6.	„E 18"	Memel	Torpedotreffer auf „V 100', nicht zurückgekehrt (Mine?)
9. bis 14. 6.	„Tigr"	Fårö—Gotſka Sandö	
9. bis 15. 6.	„E 19"	NW Steinort	von Flugzeug angegriffen
9. bis 15. 6.	„E 9"	Libau—Steinort	von Flugzeug angegriffen
28. 6. bis 4. 7.	„E 9"	Fårö—Gotſka Sandö	2 Fehlſchüſſe auf II. Minenſuchdiviſion
20. bis 26. 7.	„E 8"	Libau	
28. bis 31. 7.	„E 19"	Libau	
28. bis ? 7.	„Bars"	öſtlich Gotland—Gotſka Sandö	
28. bis ? 7.	„Gepard"		
28. bis ? 7.	„Tigr"		
21. bis 24. 8.	„E 19"	Libau	
11. 8. bis 10. 9.	„Bars"	NW Steinort	4 Fehlſchüſſe auf „UB 20"
1. bis 9. 9.	„E 8"	Libau	
16. bis 20. 9.	„Lwiza"	Libau	
16. bis ? 9.	„Wjapr"	NW Steinort	
30. bis 6. 10.	„Bars"	NW Steinort	
30. bis 8. 10.	„E 9"	Libau	
30. bis 9. 10.	„E 19"	Fårö	
? bis 2. 11.	„E 9"	Fårö?	
? bis 2. 11.	„E 19"	Steinort	
9. bis 13. 11.	„E 1"	Fårö	
9. bis 15. 11.	„E 19"	Steinort	2 Fehlſchüſſe auf D. „Borderland"
11. bis 16. 11.	„Lwiza"	Fårö—Hundsort	
23. bis 25. 11.	„C 32"	Dagerort—Hundsort	
23. bis 28. 11.	„C 35"	Dagerort—Hundsort	

Der Aufklärung dienten auch die Fahrten der im Handelskrieg tätigen U-Boote, die ihren Weg teilweiſe öſtlich Gotland nahmen (ſiehe Aufſtellung auf Seite 37). In der Sicherung ſüdlich der Åbo-Aland-Schären, im Finniſchen und Rigaiſchen Meerbuſen fanden eine Anzahl älterer ſowie die in der Ausbildung ſtehenden U-Boote Verwendung.

Die U-Boote, die bis vor Libau ſelbſt vordrangen, konnten jedesmal nur feſtſtellen, daß die Zahl der im Hafen liegenden Kriegsſchiffe gering war. In See ſichteten ſie allenfalls ein U-Boot, einige Vorpoſten-, Minenſuch- oder Torpedoboote, niemals einen Kreuzer. Die längs der Küſte verkehrenden Dampfer waren nicht groß, hielten ſich dicht unter Land und wurden von bewaffneten Fahrzeugen begleitet. In dem ganzen Seegebiet mußten die U-Boote ſtets gewärtig ſein, von Flugzeugen entdeckt zu werden. So kamen ſie nur wenige Male zum Angriff, einen Treffer erzielte allein „E 18" gegen „V 100" am 26. Mai (ſiehe Seite 25). Sie pflegten von dem

Endpunkt ihrer minenfreien Wege 30 sm westnordwestlich Dagerort aus mitten zwischen Ösel und Gotska Sandö hindurch südwärts zu steuern; nur wenn unbedingt nötig, näherten sie sich den schwedischen Inseln. Die deutschen Minensperren waren zu weitmaschig, als daß sie ein wirksames Hindernis für die schmalen U-Boote hätten bilden können. Dennoch dürfte „E 18" ihnen zum Opfer gefallen sein.

Im Oktober entschloß sich die russische Seekriegsleitung zu offensivem Minenlegen durch Zerstörer. Am 17. mittags verließen unter Führung von Konteradmiral Kedroff „Nowik", „Letjun", „Desna", „Kapitan Ishlmetieff" und „Orfej" mit je 40 Minen Rogokülll und gewannen durch den Soëlo-Sund die offene See[1]). Diese ganz seichte und steinige Meerenge war erst seit kurzem passierbar. Der Kanal, der im Laufe des Sommers gebaggert worden war, erwies sich als tief genug, aber reichlich schmal. Das Wetter begünstigte den Marsch, der Sturm der vorhergehenden Tage war am Abflauen. Als die Flottille gegen 23 Uhr (MEZ.) bei Steinort anlangte, sichtete sie voraus zwei Fahrzeuge mit annähernd gleichem Kurs, anscheinend Zerstörer. Um sie nicht entwischen zu lassen, begann der Admiral sogleich, etwas vor der Zeit, mit Minenlegen. Dieses zog sich jedoch in die Länge, weil der unvorhergesehene Befehl zunächst nicht an alle Boote durchkam. Inzwischen waren die beiden deutschen Vorpostenboote — um solche kann es sich nur gehandelt haben — nach Süden verschwunden. Ohne von diesen, von Land oder von dem bei Hellwerden aufklärenden Windauer Flugzeug bemerkt zu werden und ohne auf Minen zu stoßen, kehrten die Zerstörer nach dem Soëlo-Sund zurück.

Sie waren noch nicht dort angelangt, als aus Libau 4 Boote der VIII. Flottille und 7 Boote der X. Flottille, geführt von Korvettenkapitän Nieden, mit gleichem Ziel in See gingen und ihnen folgten, allerdings unbewußt und ohne Steinort zu berühren. Noch vor Dunkelwerden (18. Okt.) näherten sie sich, vorsorglich hinter Minensuchgerät, der Nordwestspitze von Ösel und markierten in Sicht von Hundsort das Legen der Minensperre. Um diese Absicht deutlich zu machen, wurde eine Wasserbombe zur Detonation gebracht. Dann gingen sie unbehelligt an die Erledigung weiterer Aufgaben, die VIII. Flottille nach der Hoborg-Bank, wo sie mehrere Kurse auf Minenfreiheit nachprüfen sollte, die X. Flottille nach Landsort zum Handelsschutz.

Wenn auch der Feind sich durch die Wasserbombe täuschen ließ, so gelang es doch nicht, ihm den Küstenkurs zu verleiden und ihn weiter hinaus auf die Minen des Sperrgebiets zu ziehen. Immerhin wurde er alarmiert. Zwar zu unmittelbaren Gegenmaßnahmen war es zu spät. Aber als in der Nacht vom 19. zum 20. Oktober Dagerort sowohl wie Hundsort verdächtige Wahrnehmungen gemacht haben wollten, wurden die großen Zerstörer ausgesandt. Da das Wetter an diesem Tage die Nachprüfung des Ausganges aus dem Soëlo-Sund auf Minen nicht zuließ, stieß die Flottille am 21. nachmittags bis Saritscheff-Bank vor, ohne etwas zu sichten. Bei der Rückkehr beschädigten sich zwei Zerstörer infolge Nebels in dem engen Fahrwasser die Schrauben. Mehrere andere Fahrzeuge kamen in diesen Tagen vorübergehend fest.

Aus dem russischen FT.-Verkehr stellte man in Libau fest, daß der Soëlo-Sund be-

[1]) Nach H. Graf, „Auf Nowik", München 1922.

nutzt wurde. Daraufhin erkundete im November „UB 31" die Lage der Durchfahrt, und am 16. und 23. legte „UC 25" dort zwei Sperren von je 18 Minen. Trotz der vorgeschrittenen Jahreszeit brachten sie noch einen Erfolg; offenbar ist auf ihnen am 11. Dezember der Minensucher „Stschit" gesunken.

Auch unter Zerel mußte sich nach den FT.-Peilungen und den Beobachtungen aus der Luft ein russischer Auslaufweg befinden. Deshalb wurde dort von „UC 27" am 25. September zu den im Frühjahr geworfenen Sperren eine weitere gelegt. Anfang November sollte die VIII. Flottille noch eine größere Sperre dicht westlich Sworbe hinzufügen. Diese Unternehmung fiel jedoch aus, weil das als Markboot vorausgesandte U-Boot wegen Erkrankung eines Unteroffiziers umkehren mußte; später verhinderten schlechtes Wetter, Vollmondperiode und schließlich Herannahen des Winters die Wiederholung. Tatsächlich besaßen die Russen eine Fahrrinne über das Zerel-Riff, aber sie ist nur ganz selten, zuletzt wohl am 12. September benutzt worden.

Die russische Sperre bei Steinort wurde am 22. Oktober von der bisherigen II. Minensuchdivision, kürzlich umbenannt in 3. Minensuch-Halbflottille und vertretungsweise geführt von Kapitänleutnant Graf von Montgelas, gefunden. Der Nachprüfung der von Libau ausgehenden Wege wurde in diesen Wochen besondere Sorgfalt gewidmet, weil man nach den Erfahrungen der Vorjahre bestimmt mit neuen feindlichen Minen rechnete. Wenige Stunden vor Auffinden der Steinort-Sperre sank auf ihr der Dampfer „General Kutusoff" (193 BRT.) unter Verlust von 5 Mann, der einst von den Russen als Blockschiff in der Mündung der Windau versenkt, dann aufgerichtet, gehoben und entladen worden war und nun zwecks Instandsetzung nach Libau gebracht wurde. Der Schlepper und die begleitenden Vorpostenboote hatten sich zu weit seewärts gehalten. Der vorgeschriebene Küstenkurs war entgegen den Absichten des Feindes ebensowenig gesperrt wie der Steinortweg. Tags darauf gingen bei den näheren Feststellungen das Minensuchboot „T 64" mit seinem Kommandanten, Minenobersteuermann Wilkens, und 9 Mann verloren. Mit der Räumung der Minen wurde die III. Minenräumdivision, Kapitänleutnant Weidgen, beauftragt. Obwohl sie in Paulshafen einen bequem gelegenen, wenn auch unvollkommenen Stützpunkt fand, zog sich die Arbeit bis Weihnachten hin. Abgesehen vom Wetter verursachten die Durchlasser an den Ankertauen, häufige Versager der Sprengmunition und der Umstand Schwierigkeiten, daß die von den einzelnen Zerstörern geworfenen Minenreihen sich zum Teil überlappten.

Seit August drangen deutsche U-Boote in den Finnischen Meerbusen ein. Mitte des Monats brachte „UB 33", Oberleutnant zur See Lefholz, von einer Erkundungsfahrt nach Tachkona die Gewißheit mit, daß sich hier eine Lücke in der zwischen Tachkona und Russarö vermuteten Sperre befand. Bereits am 22. August erreichte „UC 4", Oberleutnant zur See Pilzecker, den Nordausgang des Moon-Sundes und legte seine 12 Minen trotz schlechten Wetters und erheblicher navigatorischer Schwierigkeiten bei Stapelbotten, auf der Straße Reval—Rigaischer Meerbusen.

Eine Woche später kreuzte Oberleutnant zur See Viebeg mit „UB 20" an der estländischen Küste. Von Nargön steuerte er nach den finnischen Schären hinüber, nicht ahnend, daß er die weit nach Westen vorspringende Zentralstellung durch-

querte. Nördlich Kalbådan-Grund, wo er einen bezeichneten Schiffahrtsweg fand, drang er in das Seegebiet zwischen Reval und Helsingfors ein. Große Sichtigkeit begünstigte das Ausmachen der Seezeichen und der Anlagen an Land, um so weniger eignete sich die zunächst stürmisch bewegte, dann glatte See zu Angriffen auf Zerstörer und U-Boote, die neben kleinen Kriegs- und Handelsschiffen in Sicht kamen. Ein am 3. September auf das U-Boot „Pantera" gefeuerter Torpedo ging vorbei. Umgekehrt mißglückte aber auch der Angriff des Russen „Bars" auf das zurückkehrende „UB 20" nordwestlich Steinort (7. September); zwei Torpedos waren Fehlschüsse, zwei weitere Oberflächen- und Kreisläufer. Oberleutnant Viebeg und seinen Leuten war es gelungen, mit einem schwachen Boot in elf Tagen über 1000 sm zurückzulegen — davon der Zeit nach drei Fünftel, der Strecke nach ein Drittel unter Wasser —, bis in die innersten feindlichen Gewässer vorzustoßen und wertvolle Beobachtungen heimzubringen.

Gleichzeitig operierte „UB 32", Oberleutnant zur See Sahl, im westlichen Teil des Meerbusens. Wegen der scharfen Bewachung durch Zerstörer und Flieger, die es bei Tachkona vorfand, brach es nicht dort ein, sondern untertauchte hin und zurück die alte „Deutschland"-Sperre von 1914 in 40 m Tiefe. Es fand östlich davon zwei Bojenreihen, die offenkundig den Weg von Hangö—Lappwik nach dem Moon-Sund gegen benachbarte Hindernisse abgrenzten. An einer Stelle wurde auch ein Netz gesichtet. Fahrzeuge wurden selten beobachtet, ein Angriff auf einen Vorpostendampfer am 5. September mißglückte.

Am 11. September übernahm das größere und schnellere „U 19", Oberleutnant zur See Johannes Spieß, die Aufgabe der eben genannten U-Boote. 14 Tage lang machte es die südlichen Gewässer unsicher, anfangs zwischen Odensholm und Nargön, dann nördlich Reval. Außer zahlreichen kleineren Torpedo-, Minensuch-, Wach- und Handelsfahrzeugen begegnete es nur einem Kriegsschiff und einem U-Boot, beiden des Nachts, in ungünstiger Schußstellung. Mehrere in Ballast fahrende Dampfer wurden wegen der Gefahr des Unterschießens nicht angegriffen. Aber westlich Baltisch Port auf dem Gras-Grund wurde am 12. September aus einem nach Reval fahrenden Verband von Transportern die Nr. 28, „Elizabeth" (4 400 BRT.), versenkt; auch auf Nr. 14 glaubte das U-Boot einen Treffer erzielt zu haben, jedoch wird der Untergang nicht bestätigt. Ein weiterer Erfolg war die Torpedierung des englischen Dampfers „Kennett" (1 680 BRT.) weit im Osten bei Kockskär (22. September).

Im Oktober konnte dreimal ein Minen-U-Boot mit je 18 Minen entsandt werden. Am 4. und 5. verseuchte „UC 27", Oberleutnant zur See Vesper, die Kurse längs der estnischen Küste an vier Punkten zwischen Odensholm und Nargön. „UC 25", Kapitänleutnant Feldkirchner, marschierte bis vor den Eingang der Bucht von Kronstadt und warf dort am 19. zwei Sperren nördlich und nordwestlich Seskär. Diese Verseuchung der Etappenstraße von den Stützpunkten der Baltischen Flotte nach ihrem Hauptreparatur- und Ausrüstungshafen wurde am 26. und 27. von „UC 27" vervollständigt durch zwei Sperren bei Hochland und Groß-Tütters. Auf dem Rückweg legte Oberleutnant zur See Vesper zwei einzelne Minen vor Reval, die eine auf der gemessenen Meile östlich Wulf, die andere nordwestlich dieser

Insel bei der Leuchtbake. Die Minen vor Kronstadt lagen 5 m, die übrigen 2,5 bis 3 m tief.

Zwischendurch kreuzte noch „UB 36", Oberleutnant zur See Kurt Albrecht, in dem Raum Hangö—Odensholm—Reval. An Zielen, die einen Angriff lohnten, traf es, über Wasser fahrend, in einer Mondnacht zwei von Torpedobooten gesicherte Dampfer. Da starkes Wetterleuchten hinderte, näher als auf 1 400 m anzulaufen, ging der gefeuerte Torpedo fehl. Häufiges Anstecken der Leuchtfeuer ließ auf regen Verkehr schließen. Tagsüber wurden fast nur ältere Zerstörer gesichtet, die mit Suchgerät die Kurse abpatrouillierten; sie stützten sich auf Hangö und Baltisch Port.

Als letztes Boot drang Ende Oktober „U 19", Oberleutnant zur See Spieß, nochmals in den Finnischen Meerbusen ein. Es bekam bei und östlich Reval bis 26° Ost, wo es sich hauptsächlich aufhielt, infolge des dauernd trüben Wetters und geringen Verkehrs wenig in Sicht und gelangte nie in eine Angriffsstellung.

Alle U-Boote kehrten wohlbehalten zurück, ohne daß sie mit allzu großen Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt hätten. Am unangenehmsten waren die Mängel, die den Kreiselkompassen noch anhafteten. Zuweilen wurde die Navigation durch unsichtiges oder stürmisches Wetter erschwert oder Strom versetzte die Boote in unberechenbarer Richtung. Lange Unterwasserfahrten stellten große Ansprüche an die menschlichen Kräfte.

Die U-Boote hatten gelernt, die Minen zu meiden. Das eigene Sperrgebiet wurde umgangen, wobei der Weg über Svenska Högarne—Bogskär bevorzugt wurde. Vordere und Zentralstellung wurden zuletzt von allen Kommandanten untertaucht. Sie durchfuhren die verdächtigen Gebiete etwa in der Mitte in 30 bis 45 m Tiefe, an der Grenze ihrer Tauchfähigkeit, wobei es vorkam, daß ein Boot sich nicht ganz dicht zeigte oder den Grund leicht schrammte. „UC 27" brachte aus der Vorderen Stellung ein Stück Netz mit an die Oberfläche. „UC 25" berührte in derselben Gegend einen Fremdkörper, wahrscheinlich das Ankertau eines Netzes oder einer Mine. Aber selbst „UB 20" und „UB 36", die weite Strecken der Zentralstellung in 11 m oder gar aufgetaucht durchfahren haben, sind vor Schaden bewahrt geblieben, was sie freilich zum guten Teil ihrem Glück zu danken hatten.

Die sonst von den Russen getroffenen Abwehrmaßnahmen sind ernstlich überhaupt nicht in Erscheinung getreten. Kaum je hatte ein U-Boot das Gefühl, gejagt zu werden. In den zwei oder drei Fällen, wo ein Wachfahrzeug das Boot entdeckte, beschränkte es sich auf einige Schüsse. Wasserbomben hatten die russischen Bewacher, wie es scheint, noch nicht, sie sollen mit einem Schleppgerät ähnlich dem deutschen U-Bootsdrachen ausgerüstet gewesen sein. Die Angriffe auf „Pantera" und die Dampfer hatten Einschränkungen im Verkehr größerer Schiffe sowie Verschärfungen für den Patrouillen- und Begleitdienst zur Folge. Auch gingen die Russen an die Aufstellung einer besonderen U-Bootsabwehr-Flottille aus Torpedobooten und Wachfahrzeugen und zogen ihre U-Boote in erhöhtem Maße zur Sicherung heran. Westlich Ösel-Dagö haben zweimal russische Flugzeuge Bomben auf U-Boote geworfen. Ferner verstärkte man die Vordere Stellung; wahrscheinlich wurde der U-Boote wegen das Minenfeld am Nekman-Grund (westlich Tachkona) ausgelegt und die Netzsperre am Ostrand bis zum Moon-Sund verlängert.

Die deutschen Minen übten ihre Wirkung. Bei Gras-Grund lief am 28. Oktober der Zerstörer „Kasanez" auf und sank sofort mit zwei Dritteln seiner Besatzung. Da man an einen Torpedotreffer glaubte und vom Minensuchen absah, forderte diese nur aus 4 Minen bestehende Sperre noch ein zweites Opfer: das Minensuchboot „Fugaß" wurde schwer beschädigt (20. November) und sank beim Abschleppen unweit Nargön, vermutlich weil ein Schott brach, jedenfalls nicht infolge eines U-Bootsangriffes, wie die Russen annahmen. Am 7. November verlor der neue Zerstörer „Letjun" auf der bei Wulf-Bake gelegten Mine fast das ganze Heck, konnte aber nach Reval eingeschleppt werden. Als am 19. November abends drei Schiffe die Insel Hochland ostwärts passierten, wurde das zweite in der Linie „Rurik", im Vorschiff schwer getroffen. Da die Maschinenanlage intakt blieb, konnte der wertvolle Kreuzer mit Hilfe von Pumpendampfern nach Kronstadt gebracht werden. Im Dock zeigte sich, daß 240 qm der Außenhaut beschädigt, der Vorsteven gebrochen, der Kiel bis zum 27. Spant weggerissen und die Innenräume weitgehend zerstört waren. Das Schiff lag fünf Monate lang in Reparatur. Schließlich ist noch das Transportschiff „Buki" bei Nargön gesunken (16. Dezember), nicht durch U-Bootstorpedo, wie die Russen glaubten, sondern wohl auf den Minen von „UC 27" vor der Surop-Straße.

Das waren schöne Erfolge. Um die Gesamtwirkung der U-Bootstätigkeit zu ermessen, muß man hinzurechnen: die Versenkung von mindestens zwei Dampfern durch „U 19", gute Aufklärungsergebnisse und eine beträchtliche Beunruhigung des Feindes. Hatten sich doch nicht weniger als 5 U-Boote tagelang unmittelbar vor den Hauptstützpunkten des Feindes aufgehalten. Außerdem gab es noch falsche Alarmierungen. Wahrscheinlich auf der U-Bootsjagd liefen am 4. September vor Helsingfors die neuen Zerstörer „Orfej" und „Sfabijaka" auf Grund und fielen für Monate aus[1]). Freilich war der Kern der Baltischen Flotte nur in „Rurik" geschädigt worden, und das zu einer Zeit, als der hereinbrechende Winter die Kriegführung ohnedies stillegte. Auch war aus den Beobachtungen der U-Boote nicht eben viel für die eigenen Entschließungen zu gewinnen. Schon der Nachrichtendienst hatte keinen Zweifel darüber gelassen, daß die Kreuzer und Linienschiffe nur selten den Hafen verließen. Es fehlte auch nach wie vor jeder Anhalt, auf welchen Kursen der Feind das deutsche Minengebiet überwand. Da er sich kaum noch sehen ließ, hatte diese Frage allerdings an Bedeutung verloren.

Seit langem wurde eine Torpedobootsunternehmung in den Finnischen Meerbusen erwogen. Der Oberbefehlshaber hatte schon im November 1915 einen Handstreich gegen die Wach- und Minensuchstreitkräfte nördlich des Moon-Sundes angeregt[2]), Konteradmiral Langemak den Plan im Frühjahr aufgegriffen (siehe Seite 79).

---

[1]) Es mögen an dieser Stelle noch drei schwere Grundberührungen Erwähnung finden: Der kleine Minenleger „Mologa" strandete am 14. Juni in den finnischen Schären. „Nowik" lief am 9. Juli bei Nargön auf und brauchte 7 Wochen zur Wiederherstellung. Das Großkampfschiff „Sfewastopol" kam am 8. Oktober bei Jussarö fest, wurde erst nach vier Tagen flott und lag den ganzen Winter in Reparatur.

[2]) Vgl. „Der Krieg zur See", Ostsee Band II, Seite 348.

U-Boote im Finnischen Meerbusen 1916

9. bis 18. 8.	„UB 33" Tachkona	Sperrlücke erkundet
18. bis 25. 8.	„UC 4" Nordausgang Moon-Sund	12 Minen gelegt
27. 8. bis 7. 9.	„UB 20" westl. u. östl. Zentralstellung	Fehlschuß auf „Pantera"
28. 8. bis 7. 9.	„UB 32" östl. der Vorderen Stellung	Fehlschuß auf Vorpostenboot
9. bis 26. 9.	„U 19" westl. u. östl. Zentralstellung	2 (3?) Dampfer versenkt
1. bis 7. 10.	„UC 27" Odensholm—Nargön	18 Minen gelegt, auf denen „Kasanez", „Fugaß", „Buki" sanken
14. bis 22. 10.	„UC 25" bis vor Kronstadt-Bucht	18 Minen gelegt
17. bis 26. 10.	„UB 36" zwischen Vorderer u. Zentralstellung	Fehlschuß auf Dampfer
22. bis 30. 10.	„UC 27" bis Hochland u. Groß-Tütters	18 Minen gelegt, auf denen „Letjun" und „Rurik" beschädigt
24. 10. bis 11. 11.	„U 19" östl. Zentralstellung	diesiges Wetter

Nachdem nunmehr durch die U-Boote und durch Entzifferung russischer Funksprüche festgestellt war, daß die Sperre nördlich Dagö unter Tachkona eine Durchfahrt besaß, beschloß der B. d. A. d. O. einen Überfall auf die Vorpostenfahrzeuge, die über Nacht in der Kertel-Bucht zu ankern pflegten. 4 Boote der X. Flottille, ausgerüstet mit Entergerät und Handwaffen, sollten in einer Neumondnacht in die Bucht eindringen und spätestens in der Dämmerung zurückkehren. Wurden sie von der Batterie Tachkona (4 — 15 cm) entdeckt und gestört, so stand „Straßburg" bereit, um das Feuer auf sich zu ziehen und womöglich die Batterie niederzukämpfen. Der Kreuzer würde hinter Torpedobooten mit Minensuchgerät manövrieren und bei der Navigation von einem vorausgesandten U-Boot („U 19") unterstützt werden. Im Anschluß daran sollten bei günstigem Wetter 4 Flugzeuge, die von „Kolberg" und Torpedobooten nach Bogskär zu bringen waren, die U-Boote und Schiffe in Mariehamn oder Utö angreifen und die Schärenwege erkunden.

Am 26. Oktober mittags gingen die einzelnen Gruppen in See. Aber die östlichen Winde flauten nicht ab, wie die Wetterlage versprach, sondern frischten auf und erreichten gegen Abend Stärke 6 bis 7. Der Admiral mußte die Unternehmung abbrechen. Als die 20. Halbflottille in Höhe von Fårö auf Gegenkurs ging, kamen die Boote dermaßen ins Schlingern, daß auf „V 72" und „V 77" Großmast und Flugzeug über Bord gingen. „V 75" mit dem dritten Flugzeug konnte der X. Flottille folgen, die nach der Leeseite von Gotland entlassen wurde.

Daß der Vorstoß nach der Kertel-Bucht unterblieb, wurde in Kiel mit Erleichterung aufgenommen. Großadmiral Prinz Heinrich hatte Besorgnis gehegt, die Torpedoboote sowohl wie „Straßburg" könnten in den seichten und steinigen Gewässern auf Grund geraten, auch sah er für den Kreuzer nur geringe Erfolgsaussichten in einem Gefecht mit den Küstengeschützen. Er hatte nicht Einspruch erhoben, weil bei den Vorverhandlungen nur allgemein von einem Angriff auf die Sperrbewachung

die Rede gewesen war und der Operationsbefehl selbst ihn zu spät, erst am 27., erreichte. Der Prinz gedachte, derartige Unternehmungen für dieses Jahr ganz einzustellen und fragte beim B. d. A. d. O. nur noch an, ob „UB 36", das eben heimkehrte, Wachstreitkräfte beobachtet hätte, die einen Torpedobootsangriff lohnten.

Konteradmiral Langemak, der den Handstreich ohne Flugzeuge zu wiederholen beabsichtigte, erblickte in dieser Anfrage irrtümlich die Anregung zu einem neuen, weiter ausholenden Unternehmen. Er griff den Gedanken um so freudiger auf, als soeben die Nachricht eingegangen war, daß Flottillen der Hochseeflotte in den Englischen Kanal vorgestoßen waren und 11 Wachfahrzeuge vernichtet hatten, ohne selbst Verluste zu erleiden[1]). Seine Antwort (28. Oktober) lautete:

»Beobachtungen „UB 36" bestätigen Nachricht, daß Transporter nicht mehr tags, sondern nachts mit Zerstörersicherung fahren. Außerdem scheinen Bewachungsfahrzeuge jetzt auch nachts an der Sperre Russarö—Tachkona zu stehen, während ein Teil in Hangö einläuft. Demnach kann bei Torpedobootseinbruch voraussichtlich gerechnet werden mit Versenkung eines Transportschiffes, der begleitenden Zerstörer und vielleicht noch eines Wachfahrzeugs. Ausführung nur etwa bei halbem Monde ratsam, damit Torpedoboote genügend Sichtweite haben. Durchbruch kann daher nicht bei Tachkona, sondern muß auf dem Wege erfolgen, den U-Boote getaucht genommen haben. Genaue Angaben über Ausdehnung und Art der Sperre Russarö —Tachkona noch nicht bekannt. Annehme jedoch, daß schwere Stürme letzter Wochen Flachstände beseitigt haben, so daß Gefährlichkeit für Torpedoboote nicht allzu groß. Sollte dennoch ein Boot auf Minen geraten, so wird Herausbringen allerdings kaum möglich sein, da Vordringen der Kreuzer mit den Torpedobooten nicht ratsam.«

Als der Admiral am 30. Oktober um Entscheidung bat und geltend machte, daß der moralische Erfolg sehr hoch einzuschätzen sei, stimmte der Oberbefehlshaber dem Plan zu mit der Einschränkung, daß navigatorisch schwierige Gewässer wie die Kertel-Bucht zu meiden seien. Auch genehmigte er den Operationsbefehl, in dem nebenbei ein Überfall auf die in Baltisch Port liegenden Fahrzeuge in Aussicht genommen war.

In Kiel war aufgefallen, daß der vorgesehene Einmarschkurs über die deutsche Sperre vom August 1914 hinwegführte. Auf einen entsprechenden Hinweis drahtete Admiral Langemak (9. November), er rechne nicht mehr mit diesen Minen wegen 1. des langen Ausliegens, 2. der russischerseits dort 1914 vorgenommenen Räumungsarbeiten, und 3. weil die Russen sie „voraussichtlich als eigenen Schutz betrachten und deshalb vielleicht dahinter nicht gesperrt haben". Damit gab sich der Prinz zufrieden, anscheinend fiel ihm der Widerspruch zwischen Punkt 2 und 3 nicht auf. Auch entging ihm, daß aus dem letzten Satz ebenso wie am Schluß des Telegramms vom 28. Besorgnisse wegen feindlicher Minen herauszulesen waren, während allerdings der Operationsbefehl dergleichen nicht erkennen ließ. Er bezog das auf die allgemeine Minengefahr und auf die von den U-Booten gemeldeten Netze; von einer Netzsperre war auch öfters in den russischen Funksprüchen die Rede gewesen. Zwei Agentenmeldungen vom Frühjahr, wonach bei Russarö bzw. Bengtskär

[1]) Vgl. „Der Krieg zur See", Nordsee Band VI, Seite 220 bis 231.

Minen lagen, wurden anscheinend nicht hoch gewertet. In Libau nahm man diese ernster. Bei den Flugzeugunternehmungen war der Raum östlich Tachkona—Bengtskär für die Seestreitkräfte verboten worden. Alle U-Boote „durchbrachen" dieses Gebiet genau so vorsichtig wie die Sperre Nargön—Rönnskär, sie fuhren mindestens 15 sm weit tiefgetaucht (siehe Seite 89). Im Stabe des B. d. A. d. O. stellte man sich vor, daß die Russen nördlich und südlich der alten deutschen Sperre je ein Minenfeld, hinter ihr dagegen höchstens ein bis zwei Reihen Minen gelegt hätten. „Wenn auch mit einer Havarie durch Minentreffer gerechnet werden mußte, so bleibt doch zu hoffen, daß die Verluste gering sind und daß die Flottille Ziele antrifft, die das Risiko rechtfertigen. Besonders hoch veranschlagt wird dabei die moralische Wirkung auf den Feind[1])." Admiral Langemak setzte die Torpedoboote bewußt ein. Er hörte aus den Rückfragen des Oberbefehlshabers weder dessen Zweifel an dem Wert der Unternehmung noch die Sorge um Verluste heraus, obwohl er selber noch vor kurzem den vom O. d. O. gewünschten Torpedobootsvorstoß in den Rigaischen Meerbusen als zu gefährlich bekämpft und verhindert hatte (siehe Seite 62). Es machte sich offenbar die psychologische Wirkung des gelungenen Vorstoßes der III. und IX. Flottille in den Englischen Kanal bemerkbar.

Nach mehrtätigem Warten konnte das Auslaufen auf den 10. November morgens festgesetzt werden. Die See war ruhig genug, um den Minensuchverbänden die Nachprüfung der von Libau und Windau hinausführenden Wege zu gestatten. Eine entzifferte russische Wettermeldung gab auch für den Norden günstige Aussichten. Weder Nebel konnte den Admiral zurückhalten, noch ein Funkspruch von „U 19" (im Finnischen Meerbusen, siehe Seite 90), demzufolge Zweifel am Vorhandensein lohnender Ziele hätten auftreten müssen: „Im Westen dauernd unsichtig; Schiffsverkehr östlich und westlich Reval eingestellt, abgesehen von Schärenfahrwasser." Zwei Gruppen der X. Flottille liefen voraus, holten bei Färö bzw. Bogskär ein Besteck und bezeichneten Ein- und Ausgang des Minengebietes bei Sperre H und L sowie den Mittelpunkt durch Bojen. „Kolberg" wurde gegen die Åland-See vorgeschoben, das Flaggschiff „Straßburg" begab sich in den Raum zwischen Ost- und Mittelboje. Bei diesen Bojen nahm je eine Rotte Torpedoboote Aufstellung, die übrigen 7 Boote der VIII. Flottille dienten den Kreuzern als U-Bootssicherung.

Um 18 Uhr abends stieß die X. Flottille, geführt von Flottillenchef, Korvettenkapitän Wieting, auf „S 56", mit 21 sm Fahrt in den Finnischen Meerbusen hinein. Das Wetter meinte es gut: heller Mondschein, durch eine Dunstschicht gedämpft, sehr gute Sicht und ruhige See. Um die Formation möglichst schmal zu halten, fuhren die 11 Boote sorgfältig in Kiellinie, Abstand 300 bis 400 m. Noch bevor sie den Meridian von Tachkona erreichten, wurde um 20.30 Uhr das achte Boot, „V 75", hinter der Brücke von einer Mine getroffen. Planmäßig blieben die beiden folgenden Boote zur Hilfeleistung bei ihm. Alle drei Heizräume liefen sofort voll Wasser, die davorliegenden Abteilungen waren auf die Dauer schwerlich zu halten. Schleppen erwies sich als undurchführbar, auch Unterfangen half nicht mehr, um 22 Uhr mußte das Boot verlassen werden. Als die Besatzung kaum von Bord

[1]) Kriegstagebuch des B. d. A. d. O. vom 9. November 1916.

war, detonierte abermals eine Mine unter „V 75" und zerriß es in drei Teile, die rasch versanken. Das längsseitliegende „S 57" wurde manövrierunfähig. Wenige Minuten später trieb auch dieses mit dem Vorschiff auf eine Mine. „G 89", dem letzten Boot, drohte das gleiche Schicksal. Obgleich auch noch irrtümlich ein U-Boot gemeldet wurde, legte Kapitänleutnant Saupe an dem sinkenden Boot an und rettete die Besatzung. „S 57" erhielt einen Torpedo als Fangschuß. Dann eilte „G 89" mit höchster Fahrt gen Westen und gelangte glücklich zu „Straßburg", von der die Besatzungen der gesunkenen Boote übergenommen wurden.

Als der Flottillenchef gewahr wurde, daß der Schluß der Linie zurückblieb, machte er kehrt, um die Ursache festzustellen. Sobald die Meldung von der Minenberührung „V 75" angekommen und die Hilfeleistung durch zwei andere Boote festgestellt war, wurde der Vormarsch fortgesetzt. Ohne Zwischenfall ging es durch das Gebiet der alten deutschen Sperre und der russischen Netze. Gegen 22 Uhr steuerte die Flottille Odensholm an und verbesserte danach ihr Besteck. Nun erst kam die FT.-Meldung von „G 89" über den Untergang von „V 75" und „S 57" durch. Korvettenkapitän Wieting entschloß sich zurückzulaufen, um das Boot mit den drei Besatzungen aufzunehmen. Da er sich sagte, daß der Verlust der beiden Boote, wenn irgend möglich, durch einen Erfolg ausgeglichen werden mußte, beschloß er, nur drei Boote „G 89" zur Unterstützung zu schicken und mit fünf Booten die Unternehmung weiter durchzuführen. Bevor dieser Entschluß zur Ausführung kam, meldete „G 89", daß es mit 30 sm Fahrt Punkt 0 ansteuerte. Die Entsendung der drei Boote wurde dadurch unnötig, die Aufgabe konnte mit acht Booten fortgesetzt werden. Von neuem nahm die Flottille Kurs auf die estländische Küste. Die geplante Entsendung einer Halbflottille in die Gewässer südlich Hangö wurde aufgegeben, weil nur noch 8 Boote zur Verfügung standen.

Vom Feinde war nichts zu sehen und zu spüren. Es blieb nur die Hoffnung, die in Baltisch Port liegenden Fahrzeuge zu überraschen. Die Flottillenbootsgruppe „S 56", „G 90" und „S 59" steuerte, nachdem der Leuchtturm von Packerort glücklich gefunden war, bald nach 1 Uhr in die Bucht hinein, während der Rest davor kreuzte. An Land war alles ruhig, Batterien oder Hafensperren schienen nicht vorhanden zu sein, in der Stadt und am Hafen war kein Licht zu erblicken. Als die Scheinwerfer aufleuchteten, erwies sich der Kai als leer. So nahmen denn die Boote die Lagerschuppen, den Bahnhof und die Signalstation unter Feuer, während die Stadt verschont wurde. Auf Entfernungen von 1000 bis 600 m wurden von 1.23 bis 1.33 Uhr 162 Sprenggranaten verschossen. Ein Teil der durchweg hölzernen Bauten wurde in Trümmer gelegt, die Brandwirkung war nur gering.

Unbehelligt trat die Flottille mit 25 sm Fahrt den Rückmarsch an. Das verdächtige Gebiet nördlich Dagö sollte auf demselben Wege passiert werden wie beim Einbruch, die Untergangsstelle von „V 75" gedachte der Flottillenchef nördlich zu umgehen. Kaum war die Linie Hangö—Moon-Sund überschritten, als 3.15 Uhr „V 72", das siebente Boot der Linie, auf eine Mine stieß. Da es einen U-Bootsangriff für möglich hielt, feuerte es einige Schreckschüsse. Die Flottille machte kehrt, um gegen etwa angreifende Zerstörer Hilfe zu leisten. In der Schwenkung streifte „G 90" eine Mine. Beide Boote waren am Heck so unglücklich getroffen, daß alle achteren Ab-

teilungen vollliefen. Sie mußten durch Artillerie bzw. Torpedo versenkt werden, nachdem die Besatzungen auf andere Boote übergestiegen waren.

Während die Flottille wieder sammelte, detonierte gegen 4 Uhr eine Mine am Heck von „S 58". Da in der Nähe Oberflächenstände gesichtet wurden, mußten die rund 100 Mann mit Booten abgeholt und, als „S 58" unterging, von den Flößen geborgen werden. Kaum war nach fünf Viertelstunden das Rettungswerk beendet und suchte „S 59" mit höchster Fahrt Anschluß an die im Westen kreuzende Flottille, als auch dieses Boot mit der einen Schraube eine Mine zur Detonation brachte und manövrierunfähig wurde. Korvettenkapitän Wieting ging selbst mit „S 56" längsseit, nahm die Besatzungen von „G 90", „S 58" und „S 59" über und versenkte das Boot mit einem Torpedo.

6.11 Uhr wurde noch „V 76" von einer Mine gefaßt. Ebenso wie auf „S 59" waren nur die achtersten Abteilungen beschädigt, das Boot war vielleicht zu halten. Aber der Flottillenchef befahl sofortige Sprengung nach Übernahme der Mannschaft auf „V 77". Er sagte sich mit Recht, daß Versuche, die Boote in Schlepp zu nehmen, weitere Bewegungen im Gefahrengebiet nötig machten. Auch war bei der dann notwendigen langsamen Fahrt zu befürchten, daß neue Minendetonationen die Boote statt wie bisher am Heck nun vorn oder mittschiffs, also schwerer treffen und ernste Personalverluste mit sich bringen würden. Das Wetter wurde schlechter, der südwestliche Wind erreichte schon Stärke 3 bis 4. Jeden Augenblick konnten russische Zerstörer anlangen, während die Flottille nur noch drei mit Menschen überladene Boote zählte.

Noch 30 sm von Punkt 0 entfernt, mußte „S 56" wegen Kesselrohrbruchs stoppen. „V 78" und „V 77" wurden längsseit gerufen und gaben je 5 t Speisewasser hinüber, was infolge des Seeganges und unzureichender Mittel eine Stunde in Anspruch nahm. Dann traf die Gruppe bald auf das ihr entgegengesandte „G 89" nebst zwei Booten der VIII. Flottille, ein Stück weiter südlich als beabsichtigt. Gegen 10 Uhr erreichte sie die Kreuzer. Die Absicht, auf ihnen die vielen Schiffbrüchigen unterzubringen, wurde fallengelassen, der See wegen, im Hinblick auf die U-Bootsgefahr und weil es unsichtig geworden war. Erst nach Dunkelwerden stand der Verband vor Libau. Die Ansteuerung machte bei dem unsichtigen Wetter Schwierigkeiten.

Die Vorgänge beim Feind waren aus seinem Funkverkehr zu entnehmen. Die deutschen Beobachtungsstationen hörten und peilten am 10. und 11. November 131 russische Funksprüche, von denen zwei Drittel von der E-Stelle Ost, Kapitänleutnant Gerth, im wesentlichen entziffert werden konnten. Doch lag das Ergebnis den deutschen Führern erst nach Stunden vor und war zunächst so lückenhaft, daß es deren Entschlüsse nicht beeinflussen konnte. Bis zur Beschießung von Baltisch Port hatte Ruhe geherrscht. Dann wurden die in Rogokülll liegenden Zerstörer alarmiert. Gegen 4 Uhr konnten sie auslaufen (I. und V. Division unter Führung des Admirals auf „Nowik"), sie wurden aber alsbald, noch südlich Worms stehend, zurückgerufen[1]). 5.25 Uhr beobachtete Tachkona Scheinwerferleuchten: es war das Signal, mit dem „S 59" sein Aufminelaufen meldete. Als bei Hellwerden noch immer

[1]) Nach H. Graf, „Auf Nowik": er bestätigt das aus dem FT.-Verkehr gewonnene Bild.

X. Torpedobootsflottille Korvettenkapitän Wieting		gesunken um (MEZ).	Besatzung gerettet auf	gefallen	verwundet
„S 56"	Kaptlt. Krech	—	—	—	—
19. Torpedoboots-Halbflottille, Kaptlt. Rebensburg (Wilhelm)					
„V 78"	Oblt. z. S. Cranz (Wilhelm)	—	—	—	—
„S 58"	Kaptlt. Herrmann (Franz)	4,25	„S 59"	—	—
„V 76"	Oblt. z. S. Jasper (Karl)	6,25	„V 77"	—	—
„G 90"	Kaptlt. Höring	3,52	„S 59"	11	12
„S 59"	Kaptlt. Klein (Friedrich W.)	5,48	„S 56"	—	—
20. Torpedoboots-Halbflottille, Kaptlt. Frhr. Röder von Diersburg					
„V 72"	Oblt. z. S. Brodersen	3,45	„V 77"	—	—
„V 75"	Kaptlt. Menche	22,04	„G 89" „S 57"	3	6
„S 57"	Oblt. z. S. Prittwitz und Gaffron	22,18	„G 89"	2	2
„G 89"	Kptlt. Saupe	—	—	—	—
„V 77"	Kaptlt. Stratman	—	—	—	—

deutsche Torpedoboote nördlich Dagö standen, wie man aus ihren Funksprüchen ersah, gab der Flottenchef um 8 Uhr Befehl zu einem Vorstoß. Die Zerstörer verließen gegen 10 Uhr Rogokülll und standen um 14 Uhr in dem abgesuchten Wege westnordwestlich Dagerort, worauf sie wieder einliefen. Auch mindestens ein U-Boot, „Lwiza", wurde entsandt. Das gerade vor Libau stehende „E 19" hat den deutschen Verband nicht gesichtet. „E 1" hatte zwar am 10. morgens bei Färö 3 Torpedoboote nordwärts steuern sehen, war aber wegen zu geringer Reichweite seiner Funkeinrichtung außerstande gewesen, zu melden.

Der Feind war vollkommen überrascht worden. Nur im Flottenstab war kürzlich der Verdacht laut geworden, daß den im Finnischen Meerbusen kreuzenden deutschen U-Booten die Aufgabe gestellt sein könnte, minenfreie Wege für einen Einbruch zu erkunden. Luftaufklärung und Funkbeobachtung hatten nichts genutzt. Der Küstenwachdienst hatte am 10. November seine Aufgabe insofern erfüllt, als die ersten Detonationen („ V 75" und „S 57") gehört und gemeldet worden waren; dem hatte man aber keine Bedeutung beigemessen. Der Entzifferungsdienst gab erst nach dem Überfall auf Baltisch Port Anhaltspunkte für Bewegungen und Schicksale der X. Flottille, aber er löste ebensowenig wie der deutsche sogleich alle Rätsel. Infolgedessen kam die Abwehr zu spät. Als die Zerstörer in Rogokülll Dampf aufhatten und durch den Ruckö-Worms-Kanal auslaufen wollten, zeigten neue Detonationen an, daß die X. Flottille schon wieder nördlich Dagö stand und weitere Verluste erlitt.

Offenbar daraufhin hielt der Flottenchef die Zerstörer an und ließ sie bei Hellwerden nach Rogoküll zurücklaufen. Er sah wohl die Hauptgefahr als beseitigt an und schätzte die Aussichten einer Verfolgung nicht hoch genug ein, um seine besten Zerstörer daran zu wagen. Die Fahrrinnen, die Rogoküll mit der offenen See verbanden, waren unbefeuert und dabei streckenweise nur 50 m breit. Auch fürchtete man deutsche Minen; erst kürzlich waren „Kasanez" und „Letjun" verunglückt. In der Tat hätte es sich doch gelohnt, die Zerstörer so früh, wie die Navigierung irgend gestattete, bis Tachkona vorzuschicken; sie hätten die deutschen Boote dann noch erreicht.

Die Beschießung von Baltisch Port war der russischen Kriegsleitung sichtlich unangenehm. Der amtliche Bericht beeilte sich, das unbemerkte Eindringen und kampflose Entkommen des Angreifers mit dichtem Nebel und der Aufnahme durch deutsche Kreuzer zu entschuldigen; die Verluste in Baltisch Port betrügen nur 9 Tote und 5 Verwundete, davon die Hälfte Zivilpersonen; einige Baulichkeiten seien beschädigt, 12 Pferde getötet. Später ist bekanntgeworden, daß der Materialschaden nicht unbedeutend war: die beschossenen Schuppen waren mit Militärpferden gefüllt. Bislang hatten einige Feldgeschütze in Baltisch Port gestanden, 4 Tage vor der Beschießung waren sie zurückgezogen worden. Ebenfalls erst wenige Tage zuvor war eine Minensuchdivision von 6 Booten nach Reval gegangen[1]).

Bedeutete der Überfall auf den russischen Stützpunkt einen Erfolg, so war es der X. Flottille jedoch nicht vergönnt, ihr Hauptziel zu erreichen. Weder auf See noch im Hafen stieß sie auf Dampfer, Zerstörer oder kleinere Fahrzeuge. Man hatte in Libau die Beobachtungen von „UB 36" überschätzt, die von „U 19" zu gering gewertet. Offenbar bestand kein regelmäßiger Transportverkehr mehr von Reval nach Riga und Helsingfors, und der Finnische Meerbusen wurde bei Nacht nur durch seltene Patrouillenfahrten überwacht. Man gewinnt den Eindruck, als ob sich der Gegner schon auf den Winter eingerichtet hatte. Große moralische Wirkung wurde nicht ausgelöst, weil die Russen sogleich bekanntgeben konnten, daß die Mehrzahl der Angreifer gesunken war.

Von den 11 Torpedobooten waren 7 den Minen der Vorderen Stellung zum Opfer gefallen: eins zu Beginn des Einbruchs; auf derselben Sperre eins der helfenden Boote; beim Rückmarsch 5 Boote auf 10 durchfahrenen Minenreihen. Die Personalverluste, 16 Tote und 20 Verwundete, blieben auf die unmittelbare Wirkung der Minentreffer beschränkt, das war den zweckmäßigen Vorkehrungen, der ruhigen bestimmten Führung des Flottillenchefs und dem selbstlosen und tatkräftigen Wirken von Offizier und Mann zu danken. Nur einmal wurde ein Spitzenboot ge-

[1]) Russische Offiziere erzählten 1918, es habe allgemeine Nervosität Platz gegriffen, viele Familien seien aus Baltisch Port und Reval in das Landinnere gezogen. Das dürfte übertrieben sein. Unvereinbar mit den Tatsachen sind Aussagen, wonach der Angriff 12 Stunden vorher durch Spionage bekanntgeworden sei. Man habe noch 600 am Hafen lagernde Minen fortgeschafft. Eine Flottille habe bei Nargön bereitgestanden, sei auch vorgestoßen, habe aber die Deutschen nicht einholen können. (Offenbar Verwechslung mit den nach dem Überfall aus Rogoküll vorgestoßenen Zerstörern.) Die daran geknüpfte Behauptung, die russische Spionage habe in Libau vorzüglich gearbeitet, entbehrt der Grundlage.

troffen („S 59"), sonst das zweite, vierte, siebente und achte in der Linie, obgleich die Boote tadellos auf Vordermann gesteuert wurden. Das Haupthindernis, sechs lange Reihen östlich der alten deutschen Sperre, hat die Flottille dreimal ohne Schaden durchfahren. Bei dem letzten verhängnisvollen Durchbruch kreuzten die Boote stundenlang mitten in der Vorderen Stellung, und doch kamen einige heil heraus. Die Ausdehnung des Sperrgebiets hatte die Russen genötigt, den Minenabstand ziemlich groß zu wählen, im Mittel 85 m; auch dürfte der Seegang in den sechs Monaten, seit die Sperren gelegt waren, manche Lücken gerissen haben. Im übrigen spiegelt sich in dem Ergebnis die Unberechenbarkeit des Minenkrieges.

Der Ausfall von 7 ganz neuen Torpedobooten war als Preis zu hoch, selbst für den Fall, daß die gesteckten Ziele alle erreicht worden wären. Man forschte, wie es dazu hatte kommen können. Das russische Sperrgebiet mußte mindestens 15 sm breit und 30 sm lang sein. Tatsächlich hatte die Vordere Stellung diese Abmessungen und enthielt über 5 000 Minen. Mit solchen Zahlen hatte Admiral Langemak nicht gerechnet. Auch in Kiel war der Feind beträchtlich unterschätzt worden. Hatte der Nachrichtendienst über Minen nur wenige melden können, so brachten doch die U-Boote allerhand Anzeichen mit, und aus den Erfahrungen vom Rigabusen hätte geschlossen werden können, daß die Russen den noch wichtigeren Finnischen Meerbusen in größtem Umfang sichern würden. Der Befehlshaber der Aufklärungsschiffe war zwar mißtrauischer gewesen als der O. d. O., dennoch hatte er wertvolle Streitkräfte aufs Spiel gesetzt, ohne einen bedeutsamen Erfolg erwarten zu können. Die Kriegsleitung, die sich in diesem Sinne äußerte, schloß mit der Mahnung, daß über den Rahmen der gestellten Aufgaben nicht hinausgegangen werden solle, was in diesem Falle unzweifelhaft geschehen sei.

Das Unternehmen diente weder der Störung einer russischen Offensive noch dem Handelsschutz oder Handelskrieg. Es überschritt auch die Grenzen, die sich die in der Ostsee befehligenden Admirale selbst gesteckt hatten. Nachdem ein Mißverständnis die Anregung gegeben hatte, nahm der Plan Gestalt an, obgleich der Prinz schon den Vorstoß in die Kertel-Bucht nicht gebilligt und Admiral Langemak selber sich wiederholt gegen die Verwendung von Torpedobooten in minenverdächtigem Gebiet ausgesprochen hatte. Beide Befehlshaber überhörten die von der anderen Seite vorgebrachten, leider nicht genügend klar ausgesprochenen Bedenken. Beim B. d. A. d. O. machte es auch keinen Eindruck, daß sowohl die Kommandanten der U-Boote wie Korvettenkapitän Wieting, der seiner Flottille gewiß eine Gelegenheit zum Angriff wünschte, von der Unternehmung abrieten. Man geht nicht fehl, wenn man hierin eine psychologische Rückwirkung des glückhaften Vorstoßes der Nordseeflottillen in den Englischen Kanal erblickt.

Großadmiral Prinz Heinrich zögerte nicht, der Kriegsleitung gegenüber die Verantwortung voll auf sich zu nehmen. Aber er konnte Admiral Langemak den Vorwurf nicht ersparen, vor den letzten Unternehmungen unzulänglich berichtet und die geltenden Leitsätze außer acht gelassen zu haben. Der Prinz hatte wiederholt Gelegenheit gehabt, den Tatendrang und unbeugsamen Angriffswillen des Admirals, seine Arbeitskraft, Dispositionsgabe und Verantwortungsfreudigkeit anzuerkennen, nicht minder die Leistungen des 1. Admiralstabsoffiziers, Kapitänleutnant Gercke.

Er hatte aber auch wiederholt vor Übermaß warnen und vorbeugende Maßnahmen treffen müssen. Nunmehr sah er seine diesbezüglichen Bemühungen fehlgeschlagen. Überdies stellte sich heraus, daß auch das Vertrauen der Untergebenen zu ihrem Befehlshaber gelitten hatte. So beantragte Prinz Heinrich, Konteradmiral Langemak an anderer, weniger selbständiger Stelle zu verwenden. Dem gab der Kaiser statt.

Nicht zum ersten Male hatte sich die Verbindung zwischen Kiel und Libau als unzureichend erwiesen. Es wurden Stimmen laut, der Prinz möge seinen Sitz nach Libau oder wenigstens nach Danzig verlegen. Dies war auch von ihm erwogen worden, schon weil er persönlich gern der Front näher gewesen wäre. Abgesehen von einer Reise nach Kurland im Juli hatte er sich mit telegraphischem und langwierigem schriftlichen Meinungsaustausch begnügen müssen. Kiel hatte jedoch für den Oberbefehlshaber der Ostsee auch unleugbare Vorteile: bessere Verbindung mit der Kriegsleitung, der Hochseeflotte und den für Personal und Material sorgenden Behörden, Fühlung mit den an der Ostseeschiffahrt beteiligten Kreisen, Eindrücke von der politischen Entwicklung im Inland wie bei den Neutralen; die Sicherung von Sund und Belten gehörte ebenso zu den Aufgaben des O. d. O. wie die Kriegführung im Osten, welch letzterer durch die Schwäche der Streitkräfte ohnedies enge Grenzen gezogen waren. Zur Entscheidung scheint die Frage der Übersiedlung nicht gestellt worden zu sein. Der Prinz verschärfte seine die Berichterstattung betreffenden Weisungen, schränkte die Selbständigkeit seines Libauer Befehlshaber noch weiter ein als bisher und erwirkte die Besetzung dieses Postens mit einem in der Ostseekriegführung schon bewährten Führer, Konteradmiral Hopman.[1])

Mit dem Vorstoß der X. Flottille fand die offensive Tätigkeit für 1916 ihr Ende. Es fehlte an Angriffszielen. Die Mitnahme von Flugzeugen verbot sich des Wetters wegen. Überhaupt schränkte der Winter mehr und mehr die Waffenverwendung ein. Außerdem war die Schlagkraft der Aufklärungsschiffe der Ostsee durch den Ausfall von 7 Torpedobooten erheblich verringert, die Leistungsfähigkeit allgemein herabgesetzt, weil die Zeit für die Instandhaltung des Materials während des Sommers sehr knapp bemessen gewesen war. In einer günstigen Wetterperiode Ende November war noch einmal ein Minen-U-Boot unterwegs, es mußte aber bald wegen Kompaßstörungen umkehren.

Seit Ende September konnten die Luftschiffe in den Neumondperioden wieder an Fernfahrten denken. Unter Führung des Luftschiffleiters Ost, Korvettenkapitän Wendt (Hans), standen zur Verfügung: „SL 8", Kapitänleutnant Wolff (Guido), „SL 9", Kapitänleutnant d. R. Wolff (Richard) — ab 25. Januar 1917 Kapitänleutnant Kölle —, „SL 14", Kapitänleutnant v. Wachter. Außerdem lagen bis zu vier Heeresluftschiffe in Bereitschaft. Gegen Ende Dezember traten vorübergehend die neuen großen Luftschiffe „L 35", Kapitänleutnant Ehrlich (Herbert) und „L 38", Kapitänleutnant d. R. Dietrich (Max), hinzu.

---

[1]) Albert Hopman: Diensteintritt 1884, war bereits Dezember 1914 bis Mai 1916 Führer der Aufklärungsstreitkräfte der Ostsee gewesen, seitdem als Chef der Operationsabteilung im Admiralstab der Marine tätig. Vgl. sein Erinnerungsbuch: „Das Kriegstagebuch eines deutschen Seeoffiziers", Berlin 1925.

Den Anfang machte in der Nacht zum 20. September „SL 8", dem „SL 9", in der nächsten Nacht folgte.

Vom Oktober ab kam nur wenige Male ein oder das andere der Luftschiffe überhaupt zum Aufstieg. Mit fortschreitendem Winter machte allein die Aufrechterhaltung des Hallenbetriebes bei starkem Frost große Mühe. Übergroße Kälte oder zu starker Gegenwind, plötzliches Aufkommen westlicher oder südlicher Winde oder die Schwierigkeit der Navigation infolge ununterbrochener Wolkendecke nötigten stets zur Umkehr. Erst am 28. Dezember konnten „L 35" und „L 38" eine Fernfahrt bis in die Nähe von Baltisch Port durchführen. Nach 16stündiger Fahrt bei härtester Kälte mußte „L 38" am 29. Dezember unweit Libau notlanden, weil das durch Schnee und Eis überbelastetete Luftschiff, von dessen 5 Motoren 3 ausgefallen waren, sich nicht auf Höhe halten ließ; es setzte auf Wald auf und brach durch. Nur noch „SL 9" fand Gelegenheit zu einer Winterfahrt, bei der es am 18./19. Februar 1917 Arensburg mit unbekanntem Erfolg bewarf. Es sei hier vorweggenommen, daß auch dieses Luftschiff verlorenging; auf der Fahrt von Seerappen nach Seddin am 30. März 1917 wurde es über der Danziger Bucht vom Blitz getroffen und stürzte brennend ab.

Von den offensiven Maßnahmen des Jahres 1916 gegen die Baltische Flotte hatten allein diejenigen der U-Boote Erfolge aufzuweisen und unter ihnen vornehmlich die der Minen-U-Boote (siehe Seite 91). Von den Bombenangriffen auf die russischen Stützpunkte, die Admiral Langemak durch Mitnehmen von Flugzeugen auf Kreuzern und Torpedobooten ermöglicht hatte, war nur einer auf Reval gelungen, die übrigen an ungünstigem Wetter gescheitert. Ein einziges Luftschiff hatte vermocht, Mariehamn anzugreifen. Die Wirkung ließ in beiden Fällen zu wünschen übrig. Die zum Teil großangelegten Unternehmungen der Torpedoboote führten nicht zur Versenkung feindlicher Fahrzeuge. Auch in der Aufklärung wurden auf allen diesen Fahrten keine wesentlichen Fortschritte erzielt. Es zeigte sich nur immer wieder, daß die Russen ihre großen Schiffe im Hafen ließen und überhaupt den Seeverkehr möglichst einschränkten. Hierin liegt die Erklärung für die geringen Waffenerfolge. Alle Unternehmungen hatte die nicht zu unterschätzende Wirkung, daß im Finnischen Meerbusen und an seinen Küsten vom Feinde weitere Verteidigungsanlagen geschaffen wurden.

Auf russischer Seite blieb der Schutz von St. Petersburg nach wie vor die Hauptaufgabe der Baltischen Flotte. Sie wurde für den Fall eines deutschen Angriffs aufgespart. Immerhin waren einem tatkräftigen Führer die Hände nicht völlig gebunden, wie die Vorstöße gegen die deutschen Geleitzüge im Juni beweisen. Wenn die Kreuzer nicht öfter eingesetzt wurden, so mag das wohl an dem Mangel an Zielen gelegen haben, die den Einsatz lohnten. Der Kampf gegen die Erzschiffahrt zeitigte so geringe Erfolge, daß man lange Zeit sogar auf die Entsendung von U-Booten verzichtete. Ebenso mißlangen die Versuche, den U-Bootskrieg nach Pommern und Rügen vorzutragen, wo die Geleitzüge den Schutz neutraler Gewässer entbehrten, offenbar wegen des weiten Anmarsches und wegen der Stärke der deutschen Abwehr.

Im Herbst stellte sich bei den Russen aus disziplinarischen Gründen ein Bedürf-

nis nach regerer militärischer Betätigung ein, denn auf den in Helsingfors liegenden Großkampfschiffen geriet die Disziplin ins Wanken. Am 20. September ernannte der Zar an Stelle des „zwar geachteten, aber nicht besonders populären" Admirals Kanin den „geliebten und auch gefürchteten" Kapitän zur See Nepenin zum Flottenchef. Dieser Offizier, bis dahin Chef des Nachrichtenwesens, war bekanntgeworden durch seine zuweilen verblüffend genauen Meldungen über den Feind, die er der Entzifferung deutscher Funksprüche verdankte. „Jedermann glaubte ihm blindlings. Seine Ernennung wurde von der ganzen Flotte mit großer Freude und Hoffnung aufgenommen" (H. Graf)[1]. Man entfernte die unsicheren Elemente von den Schiffen und ersetzte mehrere ältere Kommandanten durch bewährte jüngere Offiziere. Die Linienschiffe wurden für längere Zeit nach Lappwik verlegt, wobei übrigens „Sewastopol" festkam (siehe Seite 91 Anm. 1). Vor einem Jahr in ähnlicher Lage hatten zwei große Minenunternehmungen zur Festigung der Mannszucht ausgenutzt werden können. In diesem Herbst waren solche Vorstöße nicht geplant und wurden auch vom neuen Flottenchef nicht eingeleitet; der Grund dürfte die Furcht vor den deutschen Torpedos und Minen gewesen sein.

Die russische Untätigkeit kam den deutschen Seestreitkräften zugute. Die schweren Schäden, die diese in den beiden vergangenen Wintern auf den weit in die Ostsee vorgetragenen feindlichen Minensperren erlitten hatten, blieben ihnen diesmal erspart. Allerdings hatte man auch weitgehende Vorsichtsmaßregeln getroffen: Die Schiffe fuhren möglichst selten; bei den eigenen Unternehmungen wurden die beim Aus- und Einlaufen zu benutzenden Kurse bis 60 sm vom Hafen abgesucht. Aber nicht alle Schiffahrtswege konnten ständig unter Kontrolle gehalten werden, einem unternehmungslustigen Gegner hätten sich Möglichkeiten genug geboten. Hat doch z. B. die von russischen Zerstörern gelegte Sperre bei Steinort einen freilich wertlosen Dampfer und ein Minensuchboot als Opfer gefordert. Es ist verwunderlich, daß die Russen nicht wenigstens diese Unternehmung wiederholten, daß sie nicht Scheinhandelsschiffe nach Art der deutschen Hilfskreuzer mit Minen aussandten oder, da sie richtige Minen-U-Boote noch nicht entwickelt hatten, den U-Booten einzelne Minen mitgaben. Anscheinend wirkte das Scheitern des mit „Akula" unternommenen Versuchs noch immer abschreckend.

[1]) Vizeadmiral Nepenin: Diensteintritt 1889, 1907 bis 1909 Zerstörerkommandant und -Divisionschef, dann Kommandant „Chrabry", seit 1911 Chef des Verbindungswesens der Baltischen Flotte und Kommandeur der Seefront in Reval.

Kapitel 6

Spannungen mit Dänemark und Norwegen
Revolution in Rußland

Die drei skandinavischen Staaten hatten bei Kriegsbeginn ihre Neutralität erklärt. Daß es ihren Regierungen ernst damit war, haben sie in der Folgezeit oft bewiesen. Ebenso deutlich ist jedoch in Erscheinung getreten, wie schwer der kleinere Neutrale sein Recht gegenüber den mächtigen Kriegführenden zu wahren vermag. Die Erkenntnis, daß man gemeinsam vorgehen müsse, veranlaßte schon bald nach Kriegsbeginn Schweden, mit den beiden anderen nordischen Staaten engere Fühlung zu nehmen. Es kam zu Monarchenbegegnungen und jährlich mehrmals zu Ministerbesprechungen; man bemühte sich, wenigstens in Einzelfällen zum gleichen Standpunkt zu kommen. Jedoch Dänemark und Norwegen gingen eigene Wege, teils aus Sorge um ihre Unabhängigkeit, teils aus Mißtrauen gegen die deutsch-freundlichen Strömungen in Schweden und nicht zuletzt aus Sympathie für die Westmächte.

In Dänemark stellte sich das Volk trotz enger wirtschaftlicher Beziehungen je länger desto mehr gegen Deutschland ein. Deutschlands Erfolge wurden von der Presse verkleinert, seine Verlautbarungen angezweifelt, während die Nachrichten der anderen Seite offene Ohren fanden. Die Regierung, die sich alle Mühe gab, die Neutralität zu wahren und mit dem großen Nachbarn gute Beziehungen aufrechtzuerhalten, wurde als parteiisch verdächtigt. Schon 1915 wurde von ernst zu nehmenden Kreisen die „südjütische Frage" aufgeworfen, man forderte eine Volksabstimmung in Nordschleswig, erhob also ganz offen Anspruch auf deutsches Gebiet. Das hieß nichts anderes, als den Sieg der Entente herbeizusehnen und bis zu einem gewissen Grade fördern.

Von Zeit zu Zeit tauchten Gerüchte auf, England wolle in Jütland, etwa in Esbjerg oder auf der Ostseite in Aarhus, Truppen landen und hier eine neue Front aufbauen. In Dänemark fand niemand Worte der Entrüstung gegenüber einem solchen Neutralitätsbruch. In diesem Fall sei Gegenwehr zwecklos, hieß es, die Armee werde Gewehr bei Fuß stehen. Ein Zusammengehen mit deutschen Truppen zur Wahrung der dänischen Selbständigkeit wurde gar nicht in Erwägung gezogen. Es war offenkundig, daß die Offiziere des Heeres größtenteils der Entente zuneigten.

Die Kriegsausweitungspläne der Alliierten lagen offen zutage; bereits nach dem Versagen der Gallipoli-Unternehmung hatten sie die dortigen Truppen nach Saloniki gebracht, um eine Balkanfront zu errichten; in Griechenland zeigten sie der Welt, wie ein neutraler Staat wehrlos gemacht und gegen den Willen der Mehrheit des Volkes in den Krieg gezogen werden kann; die nordischen Staaten wurden Schritt für Schritt ihrer Schiffahrts- und Handelsrechte beraubt; Ende August 1916 hatten die Alliierten erreicht, daß Rumänien in einem für die Mittelmächte kritischen Zeitpunkt gegen diese in den Krieg eintrat. In Dänemark tobten zu dieser Zeit schwere innerpolitische Kämpfe, die Opposition steigerte die deutschfeindliche Volksstimmung zur Siedehitze, und der Sturz der gemäßigten Regierung Scavenius schien unver-

meidbar; ob im Falle eines Regierungswechsels die Neutralitätspolitik fortgesetzt werden würde, war zweifelhaft. Die Gefahr ging diesmal noch vorüber, der Minister blieb am Ruder und der Neutralitätskurs unverändert.

Aber die Krise veranlaßte die für die Sicherheit der Nordgrenze verantwortlichen Stellen zu eingehender Prüfung der Frage, wie bei einem Konflikt mit Dänemark einem dänisch-englischen Angriff vorzubeugen und wie ihm gegebenenfalls zu begegnen sei. Im Falle einer englischen Landung in Jütland würde ohne Zweifel die ganze englische Flotte die Überführung der Truppen decken, ihre Verbindung mit der Heimat sichern, den Vormarsch tatkräftig unterstützen und dafür sorgen, daß Dänemark durchhielt. Auch lag es im Bereich der Möglichkeit, daß die russische Flotte gleichzeitig auf dem Plan erschien und versuchen würde, die deutschen Stellungen an Sund und Belten im Rücken zu fassen. Andrerseits sah die Oberste Heeresleitung, an deren Spitze gerade in diesen Tagen Generalfeldmarschall v. Hindenburg und General Ludendorff getreten waren, keine Möglichkeit, an irgendeiner Front Truppen freizumachen.

Die Sicherung der Grenzen gegen Dänemark und Holland, der Schutz der Nord- und Ostseeküsten sowie des Kaiser-Wilhelm-Kanals und die Verteidigung der von der Armee besetzten Festungen und Inseln[1]) lag ursprünglich dem Stellvertretenden Generalkommando des betreffenden Armeekorpsbezirks ob. Ein solches verfügte jedoch nur über schwache Landsturmformationen. Da diese zur Abwehr einer Landung nicht genügten, war ein halbes Jahr zuvor ein gemeinsames Oberkommando der Küstenverteidigung mit dem Sitz in Hamburg geschaffen worden. Ein ihm zugeteilter höherer Seeoffizier hatte das Zusammenwirken mit den Marinefestungen[2]) und den schwimmenden Streitkräften sicherzustellen. Vorbereitungen waren getroffen, um dem Oberbefehlshaber v. Heeringen innerhalb 12 bis 36 Stunden alle irgend verfügbaren kampffähigen Truppen aus dem Reich zuzuführen. Allerdings war auch dieser Verband nur auf 5, seit einiger Zeit gar auf 2 Divisionen bemessen und mit Artillerie sehr knapp ausgestattet. Trat gleichzeitig mit Dänemark etwa auch Holland in den Krieg, so mußte er noch dazu geteilt werden.

Die Abwehr fiel infolgedessen, zum mindesten in der ersten Zeit, hauptsächlich der Marine zu. Der Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte, Großadmiral Prinz Heinrich, der bisher die dänischen Gewässer an ihrem Südrand überwacht hatte, verfügte nur über ein Schiff mit schweren Geschützen, das Linienschiff am Sund. Seine leichten Streitkräfte vermochten zu ihren normalen Aufgaben kaum noch neue zu übernehmen und konnten höchstens für einige Tage an anderer Stelle eingesetzt werden. Mit Großkampfschiffen, Kreuzern, Torpedobooten, U-Booten und Luftschiffen mußte die Hochseeflotte aushelfen. Der Verteidigung der Marinefestungen, die unter Umständen sehr bald zum Tragen kommen würde, lag bei den Stationskommandos in Kiel und Wilhelmshaven, den Admiralen Bachmann und v. Krosigk. Sie hatten auch Geschützmaterial und alles irgend entbehrliche Personal zur Verstärkung des Grenzschutzes herzugeben.

[1]) Borkum, Norderney, Sylt, Swinemünde, Danzig-Neufahrwasser, Pillau.

[2]) Helgoland, Wilhelmshaven-Wangeroog, Geestemünde, Cuxhaven, Brunsbüttel, Kiel.

Die Beteiligung so vieler Immediatstellen, die Schwierigkeit, ihre Tätigkeitsgebiete örtlich und sachlich gegeneinander abzugrenzen, vor allem die Eigenart der Aufgabe, die Folgenschwere der zu fassenden Entschlüsse und die Wahl des rechten Zeitpunktes für die ersten Schritte stellten hohe Anforderungen. Vorarbeiten waren zunächst kaum vorhanden. Nunmehr wurden unter Leitung des Chefs des Admiralstabes, Admiral v. Holtzendorff, in gemeinsamer Arbeit Operationspläne aufgestellt. Am schwierigsten war die Frage des Oberbefehls zu lösen. Die Oberste Heeresleitung beanspruchte ihn für Generaloberst v. Heeringen; die Marine machte geltend, daß die Seekriegführung im Vordergrund stehen würde, sie konnte zudem die Verfügung über die Flotte nicht preisgeben. Innerhalb der Marine war zu entscheiden, ob und wann Prinz Heinrich die Leitung an den Flottenchef abgeben sollte, sofern größere Verbände aus der Nordsee herüberkamen. Admiral Scheer fand die Lösung, indem er vorschlug, sofort mit der ganzen Flotte nach dem Kattegat zu gehen, und seine Bereitwilligkeit erklärte, dann unter den Befehl des Prinzen zu treten; die Gesamtleitung von Heer und Marine sollte in das Große Hauptquartier verlegt werden. Seitens des Admiralstabes wurde sogleich für die Zusammenarbeit mit der Obersten Heeresleitung ein besonderer Operationsstab gebildet, vorläufig in Berlin.

Nach und nach wurden 60 mittlere und leichte Geschütze und 30 Revolverkanonen aus dem Kieler Festungsgürtel in Schleswig eingebaut oder bereitgestellt, teilweise mit Bedienung. Nord- und Ostseestation machten mehrere tausend Mann für den Oberbefehlshaber der Küstenverteidigung frei; sie wurden im Felddienst ausgebildet und, da inzwischen die Krise vorübergegangen war, an der Westfront eingesetzt. Noch im Herbst wurde mit der Aufstellung von 38-cm-Geschützen am Ostufer der Kieler Förde begonnen, um die Festung und den Kanaleingang auch gegen Großkampfschiffe verteidigen zu können; die wenigen vorhandenen Flugzeugabwehrbatterien wurden vermehrt und zu einem zweckmäßigen System ausgebaut[1]). Der Luftschutz der Heimat, im besonderen der Flugmeldedienst, wurde in einer Hand zusammengefaßt und einheitlich organisiert, woran die Marine mit den Seestreitkräften und dem Küstennachrichtennetz beteiligt war.

Im Oktober 1916 kam es zu einer Spannung mit Norwegen. Auch dort war die Stimmung immer feindlicher gegen Deutschland geworden. Jetzt gab die Regierung im Gegensatz zu den Vereinigten Staaten von Nordamerika, Spanien und Dänemark einem Verlangen der Entente statt und untersagte U-Booten die Durchfahrt durch die Hoheitsgewässer. Zwar lehnte die Verordnung sich an das in Schweden bestehende Verbot (Seite 39) an, aber die norwegische Maßnahme richtet sich einseitig gegen

[1]) Bei Kriegsende besaß Kiel die Buchtbatterie bei Fiefbergen südlich Schönberg, 4 — 38 cm, 387 hm, und eine Eisenbahnbatterie, 4 — 28 cm, 277 hm, die je nach Bedarf im Osten (bei Schönberg), im Westen (bei Sohl) und im Norden (bei Kappeln) aufgefahren werden konnte, ferner die Forts Stosch und Falkenstein, die Koppelbatterie, die Batterien Stein, Jägersberg und Stohl mit 44 mittleren und schweren Geschützen geringerer Reichweite, schließlich 24 Flak-Batterien; der Panzerturm Labö, 2—28 cm, 197 hm, war noch im Bau.

die deutschen U-Boote und unterwarf ihr willkürlich und widerrechtlich auch die Handels-U-Boote. Deutschland, das übrigens die Rechtmäßigkeit des schwedischen Vorgehens s. Zt. ebenfalls in Zweifel gezogen hatte, erhob Protest. Der Bruch wurde vermieden, indem Norwegen wenigstens in bezug auf die Handels-U-Boote nachgab. Doch mußten die militärischen Stellen die Möglichkeit ernstlich ins Auge fassen, daß Norwegen in den Krieg eintreten und seine Häfen der englischen Flotte öffnen könnte. Kattegat und dänische Gewässer mußten dadurch ganz anders als bisher zum Kriegsschauplatz werden. Auch nach dieser Seite wurden operative Maßnahmen erwogen.

Daß damals der Friede mit Dänemark und Norwegen erhalten blieb, ist nicht zuletzt der Existenz einer starken deutschen Hochseeflotte zu danken gewesen; sie stärkte den Willen der Regierungen, sich dem Drängen der öffentlichen Meinung ihrer Länder und dem Druck der Alliierten aufs äußerste zu widersetzen.

In diesen Monaten erreichte der Kampf der militärischen und politischen Stellen um den uneingeschränkten U-Bootskrieg seinen Höhepunkt. Die militärische Lage war an allen Fronten derart gespannt — nicht zuletzt durch den rumänischen Kriegseintritt —, daß neue Belastungen auf jeden Fall vermieden werden mußten. Solche waren zu erwarten, wenn Neutrale durch den uneingeschränkten U-Bootskrieg bewogen wurden, in den Krieg einzutreten; diese Möglichkeit war bei Dänemark und Holland, vielleicht auch bei Norwegen gegeben. So mußte er abermals aufgeschoben werden. Inzwischen nahm der rumänische Feldzug einen raschen, glänzenden Verlauf, die schweren russischen Sommer- und Herbstangriffe waren trotz beträchtlicher Erfolge in ihrem Endziel gescheitert und hatten zu ungeheurer Schwächung des russischen Heeres geführt, die Beziehungen Deutschlands zu den neutralen Nachbarn festigten sich wieder. Als nun Mitte Dezember 1916 das Friedensangebot der Mittelmächte im Lager der Feinde schroff zurückgewiesen wurde und wenige Tage darauf auch der Vorschlag des Präsidenten Wilson zu Friedensverhandlungen das gleiche Schicksal erlitt, sahen Oberste Heeresleitung und Admiralstab im uneingeschränkten U-Bootskrieg das einzige Mittel, um zu einem erträglichen Frieden zu kommen. Er wurde mit Zustimmung des Reichskanzlers am 9. Januar 1917 beschlossen und begann am 1. Februar 1917.

Ob die Kriegführung in der Ostsee durch ihn wesentlich beeinflußt werden würde, mußte die Zukunft lehren. Während die Armee für die nächsten Wochen die Sicherung an der Nordgrenze gegen Dänemark verschärfte, brauchten Seestreitkräfte nicht besonders bereitgestellt zu werden. Die kleinen Neutralen fanden sich mit der neuen Lage ab, die Vereinigten Staaten von Nordamerika allerdings traten auf die Seite der Alliierten.

Aus den „Kriegserinnerungen" des Generals Ludendorff wissen wir heute, daß die Oberste Heeresleitung sich am 9. Januar 1917 nicht zum uneingeschränkten U-Bootskrieg entschlossen hätte, wenn sie gewußt oder geahnt hätte, daß die Revolution in Rußland nahe bevorstand und zu einem Zusammenbruch des russischen Widerstandes führen würde, wie er im Laufe des Jahres 1917 erfolgte; denn mit diesem Ereignis wäre die Aussicht entstanden, den Krieg zu Lande zu günstigem Ende zu bringen und die Anwendung des für bedenklich gehaltenen U-Bootskrieges

nebst seiner Folge des Kriegseintritts der Vereinigten Staaten von Amerika auf seiten unserer Gegner zu vermeiden[1]).

Da die russische Revolution die Pläne und Maßnahmen der Seekriegführung in der Ostsee im Jahre 1917 steigend zu beeinflussen bestimmt war, sei bereits hier nachfolgend eine kurze zusammengefaßte Darstellung gegeben.

Die russische Revolution

Gegen Ende des Winters 1916/17 brach das Zarenreich zusammen. War es bereits seit dem Herbst des Jahres 1916 nicht mehr gelungen, die inneren Schwierigkeiten zu überbrücken, so machten sich an der Front bei Heer und Marine zunächst noch keine revolutionären Erscheinungen bemerkbar. Erst nach Versagen der letzten Brussiloff-Offensive im Dezember 1916 begann es in den Reihen der erschöpften Armee zu gären; die Bewegung, von Politikern sowohl der sozialistischen Linken wie des Kommunismus genährt, wandte sich weniger gegen den Krieg als gegen das zaristische Regiment. Noch im Januar raffte sich das Heer zu zwei großen Anstrengungen auf: einem heftigen Angriff im äußersten Norden der deutschen Ostfront bei Riga und einem in die Südflanke der österreichisch-ungarischen Ostfront. Als beide nach schweren Kämpfen und unter großen Blutopfern der Russen abgewiesen waren, begann sich ein tiefgehender Umschwung beim Heer abzuzeichnen. Zwischen dem Zaren und der immer stärker zur Macht strebenden Duma hin und her gerissen, entglitt die Wehrmacht dem Zaren immer mehr. Als dann im März 1917 in Petersburg die offene Revolution ausbrach, eine Dumaabordnung unter Miljukoff und Kerenski die Gewalt an sich riß, die Befreiung des Volkes vom autokratischen Regiment und die Fortsetzung des Krieges proklamierte und den Zaren zur Abdankung zwang, stellte sich das Heer unter die neue Gewalt, schwor ihr Gehorsam und blieb in seinen Stellungen und Gräben; aber die Kampfmüdigkeit nahm zu, die Kampfhandlungen schliefen ein, und sogar Verbrüderungen von Graben zu Graben fanden statt. Ein „Befehl Nr. 1", mit dem der Petersburger Sowjet unter den aufgeregten, führerlosen Truppen der Hauptstadt Ordnung zu schaffen suchte, setzte sich allerorten durch, obwohl er auf Einspruch des Hauptquartiers zunächst für die Front ausdrücklich außer Kraft gesetzt wurde. Er regelte die Wahl von Soldatenräten, stellte die Waffen unter deren Kontrolle, setzte sie als Beschwerdestelle gegen die Offiziere ein, beschränkte Disziplin und Grußpflicht auf die Zeit des Dienstes und verlieh den Soldaten politische Rechte. Wahlen, Versammlungen und Reden setzten ein, Diskussionen über die neuen Körperschaften beanspruchten den größten Teil der Zeit, und den Offizieren blieb nichts übrig als der Versuch, sich möglichst großen Einfluß auf sie zu sichern.

---

[1]) Vgl. „Der Krieg zur See 1914—1918", „Der Handelskrieg mit U-Booten", III. Band, Seite 377/78.

Während sich die Umwälzung beim Heer fast unblutig vollzog, kam es in den Kriegshäfen zu schweren Ausschreitungen[1]). Hier hatten sich im Gegensatz zum Heer die Agenten des terroristischen Kommunismus vor denen des gemäßigten Sozialismus den Einfluß zu sichern gewußt.

Die Festung Kronstadt beherbergte neben der aus Soldaten und Matrosen gebildeten Besatzung Arbeitskommandos, Depots, Werftbetriebe, Schulen und Behörden in großer Zahl sowie einige Schul- und Troßschiffe, lauter Stellen, bei denen schwer Disziplin zu halten war, zumal es an Offizieren fehlte. Dort hatte auch die schon im Frieden bestehende illegale, bolschewistisch gerichtete Matrosenorganisation ihre Zentrale. Als nun aus Petersburg Berichte über Heldentaten der Revolutionäre und wilde Gerüchte über vom alten Regime her drohende Gefahren anlangten, verloren die Besonnenen die Gewalt über die Menge. In der Nacht vom 13. zum 14. März plünderte man das Arsenal und befreite die Gefangenen. Am Morgen wurde der Gouverneur, Admiral Wiren, während er besänftigend vor einer Versammlung sprach, hinterrücks erschossen, zwei andere Admirale und 75 Offiziere und Beamte traf das gleiche Schicksal. Man entwaffnete alle Offiziere und riß ihnen die Achselstücke herunter. Über 500 Personen, darunter 200 Offiziere, wurden gefangengesetzt und grausam mißhandelt.

In Sveaborg-Helsingfors, wo das Groß der Flotte überwinterte, vermochte anfangs Admiral Nepenin, Oberbefehlshaber der Baltischen Flotte und der Landbefestigungen, die Gärung unter den Besatzungen niederzuhalten, indem er für sachliche Aufklärung sorgte und, dem Beispiel der Armeeführer folgend, sogleich die Dumaregierung anerkannte. Aber am 16. März abends, auf die Meldung von der Abdankung des Zaren hin, begannen die roten Signallampen zu spielen. Ein Schiff, das sich nicht beteiligte, wurde vom Nachbar als reaktionär verschrien und mit Beschießung bedroht. Auf „Andrej Perwoswannyj" wurde der wachhabende Offizier niedergeschossen, weil er einen Posten zurechtwies, gleich darauf auch der Divisionschef, Konteradmiral Nebolßin, der gerade das Schiff verließ, um sich zum Flottenstab zu begeben. Nun ging man auf die übrigen Offiziere, Deck- und Unteroffiziere los, es entwickelte sich ein Feuergefecht, bis schließlich der Kommandant, Kapitän z. S. Gadd, in einer Pause unter seine Leute sprang und wohl nicht zum wenigsten durch seine Unerschrockenheit die durch Schlagworte verhetzte Besatzung wiedergewann. Auf „Imperator Pawel I" wurde ein Offizier erstochen, weil es hieß, er stände im Dienst der politischen Polizei; der I. Offizier wurde über Bord aufs Eis geworfen, drei Leutnante ohne besonderen Grund von einem Heizer erschlagen. Auf den Großkampfschiffen und den Kreuzern scheinen Offiziersmorde vermieden worden zu sein, ebenso auf den Torpedo- und Minensuchbooten mit Ausnahme von je einem Boot. Am folgenden Mittag wurde der durchweg beliebte Flottenchef, Admiral Nepenin, unversehens auf offener Straße von rückwärts niedergeschossen. Sein Nachfolger wurde der ehrgeizige Admiral Maximoff, der sich bereits kurz vor Nepenins

[1]) Einzelheiten aus H. Graf, „The Russian Navy in War and Revolution. From 1914 up to 1918".

Ermordung von den Schreibern und Ordonnanzen seines Stabes zum Flottenchef hatte wählen lassen; er galt als unaufrichtiger Streber, der mit jeder politischen Richtung paktieren würde.

Der größte Teil der Gewalttaten entfiel auf Trupps von Matrosen und Soldaten, die unter Führung bolschewistischer Elemente in der Stadt, am Hafen und bei den Schiffen umherzogen. Die Zahl der Opfer überstieg wahrscheinlich 100, die der Marineoffiziere allein betrug 38, unter den Armeeoffizieren befanden sich zwei Generale. Mancher Offizier wurde verwundet, fast alle der Freiheit beraubt, einige gezwungen, ihr Kommando zu verlassen. In beiden Häfen bedurfte es mehrtägiger Bemühungen von Abgesandten der provisorischen Regierung und des Sowjet, um den Terror der Radikalen einzudämmen. Ganz wurde die Ordnung nicht wiederhergestellt, in der Marine behielt die äußerste Linke starken Einfluß.

Bei den in Reval liegenden Kreuzern, Zerstörern und U-Booten und bei den im Moon-Sund überwinternden Streitkräften kam es nicht zu Auseinandersetzungen mit den Waffen, die Disziplin erfuhr zunächst noch keine Einschränkung[1]), obwohl gewisse, den Kampfwillen lähmende Erscheinungen auch hier zutage traten. Hier handelte es sich um Streitkräfte, die viel in See und öfters am Feind gewesen, deren Besatzungen in ernsten Stunden zusammengeschweißt waren. Sicherlich trug der Mangel an solchen Erlebnissen bei den anderen Marineteilen zu der traurigen Entwicklung der Dinge in Kronstadt und Helsingfors bei. Von Bedeutung war der Umstand, daß diese Garnisonen sehr groß waren, daß sie manche wegen schlechter Führung von der Front abgestoßene Leute hatten aufnehmen müssen und daß es dort an straffer Zucht fehlte. Erheblich fiel ins Gewicht die enge Berührung der Mannschaft mit den Massen des Volkes, das Eindringen revolutionärer Propaganda in die Truppe und die Erinnerung an die Revolution von 1905. Blieb auch die Verwendungsfähigkeit der Flotte dank dem Einfluß der Offiziere und der Einsicht großer Teile der Besatzungen noch erhalten, so machte sich doch ein stetes und unaufhaltsames Absinken der Schlagkraft bemerkbar, je mehr Einfluß die immer stärker bolschewisierten Soldatenräte auf die Besatzungen gewannen, den Einfluß der Offiziere ausschalteten und die Macht an sich rissen.

Für Deutschland bedeutete die Umwälzung noch nicht den Frieden mit Rußland, aber dessen Wehrkraft erschien durch die Revolution so geschwächt, daß sie den Mittelmächten aus dem Osten drohende Gefahr für immer gebannt schien. Noch war es aber nicht so weit, die Entwicklung ging nur langsam und zögernd vor sich, und noch einmal wurden die Mittelmächte im Osten in schwere Kämpfe verwickelt, als es Kerenski im Sommer 1917 gelang, unter der Devise „Kampf für einen Frieden ohne Annexionen und Entschädigungen, Kampf für einen Frieden ohne eine Niederlage" eine große Zahl kampfwilliger Divisionen und zu Todesbataillonen zusammengefaßter begeisterter Revolutionskämpfer zu einer großen Offensive im Süden der Ostfront vorwärtszureißen.

Erst nach deren blutigem Zusammenbruch, nachdem die sofort einsetzende deutsch-

[1]) Auch die Schwarz-Meer-Flotte blieb frei von schweren Erschütterungen, was gewiß zum guten Teil der Persönlichkeit des Admirals Koltschak zu danken war.

österreichische Gegenoffensive zu fluchtartigem Rückzug der Russen aus Galizien und der Bukowina geführt hatte, und nach der deutschen Offensive im Norden der Ostfront, die im September die Eroberung Rigas und des unteren Düna-Abschnittes und im Oktober die der Baltischen Inseln brachte, war die Angriffskraft der russischen Revolutionsarmee endgültig gebrochen. Lenin und Trotzki, die als Führer der kommunistischen Partei im November die Macht an sich rissen, waren zum Waffenstillstand bereit.

Die Tätigkeit der Soldatenräte wandte sich in erster Linie der Radikalisierung der Bewegung ins bolschewistische Fahrwasser und der Gründung unzähliger politischer und fachlicher „Verbände" zu, deren Hauptziele neben der Vermehrung sogenannter ideeller Rechte vor allem materielle Errungenschaften waren. Daneben betrieben sie die Abschaffung aller Rangabzeichen bei den Offizieren und Unteroffizieren und die Namensänderung der Schiffe und Fahrzeuge, soweit sie irgend mit zaristischer Tradition in Verbindung zu bringen waren. Der Flottenchef, Admiral Maximoff, widersetzte sich diesen Bestrebungen in keiner Weise, er verfügte sogar kurzerhand die völlige Abschaffung aller Dienstgrade des Unteroffizierskorps und des langdienenden Personals, das daraufhin in großer Zahl den Dienst verließ. In kurzsichtiger Weise beraubte er damit die Flotte wertvoller Teile des technischen Personals, so daß Bewegungsfähigkeit und Schlagkraft der Schiffe stark absank. Die zahllosen Fachschaften, Gewerkschaften und Verbände mischten sich immer mehr in den gesamten Betrieb der Marine ein, einschließlich der Werften, Fabriken und Depots, stifteten Unordnung und untergruben die Disziplin. Trotzdem waren Beharrungsvermögen und Gewohnheit noch so stark, daß die Vorbereitung der Schiffe und Befestigungen für die Sommerkriegführung 1917 leidlich durchgeführt und die Frühjahrsdislokation nach Aufgehen des Eises eingenommen wurde.

Langsam aber stetig gewann der große Soldatenrat „Centrobalt" die Macht in der Marine, dem Abgeordnete aller Schiffe, Marineteile, Befestigungen und Behörden angehörten; der Flottenchef, Admiral Maximoff, geriet völlig in seine Abhängigkeit. Er wurde Mitte Juni durch die provisorische Regierung abgelöst, Konteradmiral Verderewsky ersetzte ihn. Verderewsky bemühte sich vergeblich, die Disziplin zu festigen und die sich allerorts zuspitzenden Gegensätze auszugleichen.

Als Anfang August ein rein bolschewistischer Aufstand in Petersburg ausbrach und die provisorische Regierung Zerstörer zu ihrer Sicherung anforderte, widersetzte sich der den Bolschewisten nahestehende Centrobalt. Erst als Kerenski in Petersburg die Oberhand noch einmal gewonnen hatte, setzte er die Entsendung der Zerstörer durch; gegen den Centrobalt wagte er nichts zu unternehmen. Der Flottenchef, dem Kerenski mißtraute, wurde abgelöst und festgesetzt, dann aber wieder freigelassen und sogar zum Marineminister ernannt. Als Flottenchef wurde der tüchtige und allgemein beliebte Befehlshaber der Zerstörerflottillen, Konteradmiral Raswosoff, kommandiert. Gestützt auf die Zerstörerbesatzungen gelang es ihm, einen gewissen Einfluß auf die Soldatenräte zu gewinnen. Dessenungeachtet erlangten auf vielen Schiffen die Soldatenräte solche Macht, daß alle Tätigkeit, sogar das Dampfaufmachen und Inseegehen, nach Abstimmung unter der Besatzung von ihrer Genehmigung abhing. Auf den Werften, in den Depots und Fabriken ließ die Arbeit immer mehr nach,

die Reparaturen der Schiffe verzögerten sich übermäßig und die Anlieferung von Munition und Minen geriet ins Stocken.

Anfang September brach in Petersburg erneut ein Aufstand aus (Korniloff-Aufstand), der als reaktionärer Generalsaufstand bezeichnet wurde. Obwohl die Offiziere der Marine nichts mit ihm zu tun hatten und auch fast ausnahmslos eine vom Flottenchef geforderte Erklärung des Gehorsams der Regierung gegenüber unterzeichneten, kam es wiederum zu blutigen Ausschreitungen gegen jüngere Offiziere auf Schiffen in Helsingfors. Die Kerenski-Regierung legalisierte diese Morde, und nun setzte erneut und verschärft die Hetze gegen die Offiziere ein. Nach der Einnahme Rigas, der Eroberung der Baltischen Inseln und später der Besetzung Revals durch die deutschen Truppen wurde auch der Rest der Flotte nach Helsingfors gezogen, und dort begann die Radikalisierung der bisher noch leidlich disziplinierten Revaler und Moon-Sund-Streitkräfte.

Im November brach in Petersburg der bolschewistische Aufstand aus, der die Kerenski-Regierung hinwegfegte und Lenin und Trotzki ans Ruder brachte. Mitte November wurde das Marineministerium in einen „Obersten Marinerat" umgebildet, dem Abgeordnete aller „Russischen Meere" angehörten; als eine Art „verantwortlicher technischer Berater" wurde ihm der Kapitän Iwanoff zugeteilt, der seinen Aufenthalt in Helsingfors nahm und seine Flagge als „Marineminister" auf „Graschdanin" („Volksgenosse", ex „Zessarewitsch") hißte. Es gelang, zwischen ihm und dem Flottenchef eine gewisse Übereinstimmung zu erzielen, so daß dieser im Amt bleiben konnte.

Mitte Dezember schaffte der Oberste Marinerat die Stellung des Flottenchefs und das Flottenkommando ab und übertrug deren Gerechtsame auf den Soldatenrat der Flotte, den Centrobalt. Eine allgemeine Offiziersversammlung beschloß daraufhin fast einstimmig, den Dienst niederzulegen, wenn der Beschluß des Marinerats durchgeführt würde. Der Centrobalt, dem angesichts der ihm aufgebürdeten Verantwortung schwül zumute wurde, versuchte zu vermitteln, aber ohne Erfolg, die Offiziere beharrten bei ihrem Entschluß. Aber auch der Oberste Marinerat blieb fest: die vorgesehene Organisationsänderung sollte ungesäumt stattfinden, an Stelle der bisherigen Operationsabteilung des Flottenkommandos eine „Abteilung für Kriegsschiffsverwendung" beim Centrobalt gebildet und von Konteradmiral Rujek geleitet werden, der als einer der wenigen gegen den Beschluß des Offizierskorps gestimmt hatte. Admiral Raswosoff verließ die Flotte, mit ihm viele Offiziere, seine Stelle übernahm der Matrose Ismailoff vom Centrobalt, unter dem der Chef des Stabes, Kapitän Schastnyj, die Geschäfte führte. Damit setzte der letzte Akt im tragischen Geschehen um die russische Flotte und ihr Offizierskorps ein. Der Dienstbetrieb hörte praktisch völlig auf, die Leute kamen und gingen wie sie wollten, alles drehte sich nur noch um Löhnung, Verpflegung und Schlafplatz.

Am 29. Januar 1918 verfügte der Rat der Volkskommissare die Auflösung der Marine, schaffte die bisherige Kriegsflagge ab und gründete durch einen Erlaß die neue „Rote Marine" unter der roten Flagge.

Ein Kriegsinstrument war endgültig zerschlagen, ein neues wurde durch die Neubildung noch nicht geschaffen; alles schien zu zerfallen.

II. Das Kriegsjahr 1917

Kapitel 7

Operative Grundlagen, Absichten und Maßnahmen

Während der Wintermonate hatte die Kriegführung im Osten so gut wie ganz geruht. Die Vereisung des Finnischen und Rigaischen Meerbusens zwang den Feind zur Einstellung der Schiffahrt. Freilich besaß er zwischendurch, wie die Erfahrungen der vergangenen Jahre lehrten, in Zeiten wärmeren Wetters Bewegungsfreiheit. Man hielt es für wahrscheinlich, daß sich wiederum russische Minenleger die langen Nächte zunutze machen würden. Trotzdem war im Laufe des Dezember 1916 unter Verzicht auf Überwachung des Operationsgebietes der größere Teil der Seestreitkräfte und Flugzeuge aus Kurland zurückgezogen worden. Besonders die Torpedo- und Minensuchboote bedurften nach dem für sie sehr anstrengenden Sommer der gründlichen Überholung, die Besatzungen hatten eine Ausspannung nötig. Als Anfang Februar 1917 der Libauer Hafen zufror, wurde auch der Rest nach dem Westen verlegt.

Der Winter 1916/17 zeichnete sich durch ungewöhnlich strenge und langanhaltende Kälte aus. Nicht nur Windau und Libau waren wochenlang vom Eise eingeschlossen, sondern auch an den heimischen Küsten kam zeitweilig der Verkehr zum Stocken. Der Kieler Hafen fror zu, die Einfahrt konnte ebenso wie der Kaiser-Wilhelm-Kanal nur mit großer Mühe offengehalten werden. Fehmarnbelt, Gjedser-Enge und Sund waren an manchen Tagen unpassierbar. Von Ende Januar bis Mitte Februar mußten die Fahrzeuge der Sundbewachung zurückgezogen werden, selbst das Linienschiff gab eine Woche lang seinen Platz auf. Im März machte abermals der Eisgang Einschränkung des Wachdienstes notwendig. Mehrere Vorpostenboote und eine ganze Anzahl Dampfer blieben im Eis stecken; an ihrer Befreiung arbeiteten nicht nur die wenigen, oft zu schwachen Eisbrecher, sondern auch die größeren Hilfsschiffe, „Nautilus" und das Linienschiff „Schlesien". Eisbrecher „Donar" hatte bis Mitte April mit hilfsbedürftigen deutschen Erzdampfern bei Oxelö-Sund zu tun. Viele Torpedoboote und kleinere Fahrzeuge erlitten mehr oder minder schweren Schaden. Dadurch wurden die ohnehin mit Arbeit überhäuften und durch die harte Kälte in ihrer Leistungsfähigkeit beeinträchtigten Werften erneut belastet und die übrigen in Reparatur liegenden Fahrzeuge in Mitleidenschaft gezogen.

Die Ostseestreitkräfte, schon im vergangenen Jahr äußerst knapp bemessen, waren noch weiter zusammengeschmolzen. Die im Osten stationierten Kleinen Kreuzer

„Kolberg", „Augsburg" und „Straßburg" konnten ebensowenig gegen U-Boote etwas ausrichten wie gegen große Schiffe. „V 100" hatte an die Hochseeflotte abgegeben werden müssen. Von den 22 Torpedobooten der VIII. und X. Flottille gehörten nur noch 6 dem kampfkräftigen „Mobilmachungs"-Typ an; weitergehende Wünsche des Oberbefehlshabers hatten nicht erfüllt werden können. An U-Booten war zunächst ein Dutzend für die Ostsee vorgesehen, aber eins nach dem andern wurde den Nordsee- und Flandern-Flottillen für den uneingeschränkten U-Bootskrieg überwiesen. Luftschiffe und Flugzeuge boten infolge ihrer Abhängigkeit vom Wetter keine verläßliche Deckung für die Geleitzüge. Die zahlenmäßig starke, aber langsame und schwach bewaffnete U-Boots-Suchflottille (S-Flottille) durfte sich nicht weit über Bornholm hinaus vorwagen und war schwerlich rasch genug zur Stelle. Die Handelsschutzflottille selbst konnte auf der Hauptstrecke längs der schwedischen Küste anfangs 11, später 13 Gruppen und zwischen Swinemünde und Libau 5 Gruppen zu 4 Booten einsetzen; die ersteren verfügten jetzt über ein oder zwei M-Boote (15 sm, zwei 10,5 cm), die übrigen Fahrzeuge waren Fischdampfer. Außerdem unterstanden der Flottille je zwei als U-Bootsfallen hergerichtete Dampfer und Segler.

Auf der anderen Seite war das Übergewicht der Baltischen Flotte zweifellos gewachsen. Unversehrt lagen die 4 Großkampfschiffe, die älteren Linienschiffe und eine Reihe von Panzerkreuzern zum Einsatz bereit; auch „Rurik" würde zum Frühjahr wieder gefechtsfähig sein. Die Zahl der modernen Zerstörer berechnete man auf Grund zuverlässiger Nachrichten auf 15, die der seefähigen U-Boote auf mindestens 45, darunter 8 Engländer. Im Laufe des Jahres würden noch Neubauten hinzutreten. Anscheinend stand der erste schnelle Kreuzer der „Swetlana"-Klasse vor der Vollendung[1]).

Trotz des Mißverhältnisses der beiderseitigen Streitkräfte traute auf Grund der bisherigen Erfahrungen niemand den Russen größere Offensivunternehmungen zu. Das Gros der Baltischen Flotte würde sich aller Voraussicht nach wie bisher auf die östliche Verteidigung des Finnischen, Bottnischen und Rigaischen Meerbusens beschränken. Nicht einmal im Falle von Verwicklungen mit Dänemark oder englischer Unternehmungen gegen die Ostsee-Eingänge galt eine russische Offensive als sehr wahrscheinlich. Dagegen war man darauf gefaßt, daß öfter als im Vorjahr Kreuzer und Zerstörer, vor allem aber U-Boote die Erzschiffahrt an der schwedischen Küste und die deutschen Seestreitkräfte zu schädigen versuchen würden, sei es unmittelbar, sei es durch Minen. Vielleicht würde der Feind nach deutschem Muster ein Sperrgebiet erklären und die Handelsschiffe ohne Warnung angreifen. Aber er würde schwerlich wagen, sich über die schwedischen Hoheitsrechte hinwegzusetzen, weil er auf die Einfuhr aus Schweden und die Durchfuhr von England her nicht verzichten und auch nicht wünschen konnte, daß sich Finnland gegenüber eine neue Front bildete.

Großadmiral Prinz Heinrich sah seine Aufgabe als gelöst an, „wenn es gelang, ohne größere Verluste den Feind auf seine Gewässer zu beschränken und den Handel vor ernsthaften Störungen zu bewahren". Das hoffte er auf die gleiche Weise wie im vergangenen Jahr zu erreichen, nur verzichtete er wegen der Minengefahr auf

[1]) Die Mitteilung entstammt russischen Angaben nach dem Kriege.

Vorstöße mit Überwasserstreitkräften. Die U-Boote sollten ihre Tätigkeit wieder aufnehmen: die Blockierung der feindlichen Häfen, die besonders mit Hilfe von Minen Erfolge gebracht hatte, den Handelskrieg im Bottnischen Meerbusen und die Überwachung des Seegebiets östlich Landsort. Hin und wieder sollte ein starker Torpedobootsverband die Geleitzüge sichern. Die Luftaufklärung reichte allenfalls bis Öland und Gotland, bewachte aber zum wenigsten den Weg längs der deutschen Küsten. Handelsschutzflottille, S-Flottille und Minensuchdivisionen würden nach Kräften für die Sicherheit auf den großen Verkehrsstraßen sorgen. Den wirksamsten Schutz versprach sich der Oberbefehlshaber von einem weiteren Ausbau der großen Minenstellung vor dem Finnischen Meerbusen. Die Kriegsleitung erklärte sich mit seinem Programm einverstanden[1]).

Die Kälte drohte die Operationspläne für das Frühjahr zu durchkreuzen. Die drei Unternehmungen, auf denen das große Minenfeld zwischen den Stockholmer Schären und Ösel—Dagö durch neue Sperren ergänzt werden sollte, mußten Ende April erledigt sein. Danach wurden die Nächte schnell kürzer und heller, und der Feind gewann seine Bewegungsfreiheit zurück, so daß bei späterer Durchführung das deutsche Vorhaben schwerlich verborgen geblieben wäre, ganz abgesehen von der gesteigerten Gefahr des Zusammentreffens mit feindlicher Übermacht. Sturm oder Nebel konnten leicht zum Warten nötigen; bei schlechtem Wetter war die Teilnahme der Torpedoboote und die im Sperrgebiet unumgängliche genaue Navigierung in Frage gestellt. Vor allem wurde Zeit gebraucht, um die Kurse der Kreuzer und Minenschiffe vorher auf russische Minen zu prüfen, die etwa im Winter unbemerkt gelegt waren.

Sämtliche Wege in genügender Breite genau auf Minen abzusuchen, war unmöglich. Man mußte sich damit begnügen, sie auf einer Anzahl von Streifen mit Gerät abzufahren. Selbst hierfür reichten die Kräfte kaum aus. Von der II. Minensuchflottille lag die 3. Halbflottille noch auf der Werft, die 4. bestand zur Zeit nur aus 10 Booten. Deshalb waren 8 M-Boote der Handelsschutzflottille und 8 Fischdampfer der Vorposten-Halbflottille Ost behelfsmäßig für den Minensuchdienst ausgerüstet und ausgebildet worden. Nachdem die Boote von den Eisfeldern, die sich in der Pommerschen Bucht stauten, bis Ende März in Swinemünde festgehalten waren, wurde die Straße längs der Küste nach Danzig und Libau in wenigen Tagen nachgeprüft. Trotz recht ungünstigen Wetters konnten die Verbände dann, unterstützt und gedeckt von der VIII. und X. Flottille, die Auslaufwege aus Libau und Windau, die Kurse nach Färö, Gotska Sandö und Hufvudskär sowie einen Weg durch das Sperrgebiet nordöstlich Gotska Sandö bis zum 15. April fertigstellen. Anschließend kam noch die Enge zwischen Öland und Gotland heran. Nirgends wurden Minen gefunden.

Nun war Konteradmiral Hopman, der Befehlshaber der Aufklärungsschiffe in der östlichen Ostsee, in der Lage, rechtzeitig mit dem Minenlegen zu beginnen. Der erste Versuch mußte wegen Nebels abgebrochen werden. Dann aber wurden in der Zeit zwischen 18. und 26. April alle 2227 Minen geworfen; auf der ersten Unter-

[1]) Die Entwicklung der Lage im Rigaischen Meerbusen, im Kattegat usw. wird später behandelt.

nehmung 5 Sperren nordöstlich und östlich Gotska Sandö, dann ebenso viele von dieser Insel nach Hufvudskär hinüber, die dritte Gruppe an der Nordwestecke von Ösel. Die Bemühungen des Oberbefehlshabers um einen dritten Kreuzer aus der Nordsee als Ersatz für die noch auf der Werft liegende „Kolberg" und um die beiden Minenkreuzer „Brummer" und „Bremse" waren erfolglos gewesen. Als Minenleger dienten „Nautilus", Korvettenkapitän Kaulhausen, und der Hilfsstreuminendampfer „Deutschland", Korvettenkapitän Ernst Hoffmann, das letztemal auch das Torpedoboot „V 77". Sie wurden stets von „Augsburg" und „Straßburg" unter Führung des Admirals begleitet. VIII. und X. Flottille (bis zu 15 Boote) und die II. Minensuchflottille sicherten gegen U-Boote, fuhren mit Minensuchgerät voraus und unterstützten den Verband durch Besteckkontrolle. Das einzige verfügbare U-Boot „UC 78", Oberleutnant zur See Kukat, wurde für das Minenlegen bei Hundsort nutzbar gemacht, zunächst zur Aufklärung über die Eisverhältnisse, nachher als navigatorische Marke.

Alle Sperren wurden bei Nacht geworfen, An- und Abmarschweg waren so geregelt, daß kein Beobachter an feindlicher oder neutraler Küste Verdacht schöpfen konnte; der FT.-Dienst wurde auf ganz wenige unverfängliche Signale beschränkt. Da der feindliche Funkverkehr sein alltägliches Gesicht beibehielt, war man sicher, daß der Feind nichts gemerkt hatte. In einer Sperre traten eine Anzahl Oberflächenstände auf; die Erwartung, daß sie sich bald losreißen und kaum zum Verräter werden würden, erwies sich bei der im Mai und Juni von Luftschiffen durchgeführten Kontrolle als zutreffend.

Das Minenwerfen ging im übrigen ohne Störung vonstatten. Alle Sperren lagen gut, auf eine Seemeile genau am vorgesehenen Platz, der Minenabstand betrug wie üblich 50 m, die Tiefeneinstellung 3 m. So waren neue, ernste Hindernisse geschaffen für Fahrzeuge aller Art, die vom Finnischen Meerbusen her Gotska Sandö ansteuerten, für solche, die außer Sichtweite der schwedischen Inseln nach Süden gelangen wollten und für Streitkräfte aus dem Soëlo-Sund. Freilich waren damit auch zwei Lücken im Sperrgebiet geschlossen, die seit 1916 für die eigene Kriegführung von Nutzen gewesen waren. Admiral Hopman hatte sie nur ungern preisgegeben, zumal als die Revolution den Offensivgeist der Russen noch mehr einzudämmen versprach. Prinz Heinrich aber hielt angesichts der Stärke der deutschen U-Bootswaffe am ursprünglichen Plan fest. Blieb doch für die eigenen U-Boote der Weg über Gotska Sandö—Svenska Högarne nach Bogskär offen, von wo sie sowohl in den Bottnischen wie in den Finnischen Meerbusen eindringen konnten. Unumstritten war die Zweckmäßigkeit der westlichen Sperrkette, durch die einem Gegner, der es auf die deutschen Geleitzüge abgesehen hatte, ein weiterer Riegel vorgeschoben wurde. Allerdings blieben nach wie vor die schwedischen Hoheitsgewässer in einer Breite von 3 sm frei, aber das war eben unvermeidlich.

Bei dem Minensuchen ergab sich, daß die Russen, offenbar abgeschreckt durch das deutsche Minengebiet, dessen Vorhandensein ihnen aus der deutschen Sperrgebietserklärung und dem Antreiben vieler Minen bekannt sein mußte, in diesem Winter nichts unternommen hatten. Ebensowenig wie auf den Fahrstraßen nördlich Libau, die bis Anfang Mai sämtlich abgesucht waren, fanden sich Anzeichen dafür in den

heimischen Gewässern. Dort arbeitete in der Hauptsache die S-Flottille. Die 45 Logger der 1. und 2. Halbflottille, geführt von wenigen Torpedobooten, erledigten in kurzer Zeit umfangreiche Aufgaben, freilich ohne volle Minensicherheit zu schaffen. Bereits Ende März fuhren sie in einer großen, 15 sm breiten Dwarslinie, aufgeteilt in Suchgruppen von zwei oder drei Booten, die Strecke Arkona—Sandhammar—Hanö—Hoborg—Libau ab, den letzten Teil unter Zuhilfenahme der Segel, da der Wind erheblich auffrischte. Trotz Seegang und Kälte wurde die Ordnung während der ganzen $2^1/_2$ Tage und Nächte eingehalten, die Zahl der Gerätstörungen war gering; ein Boot hatte Maschinenschaden, dieser wurde sofort von dem mitfahrenden Werkstattschiff beseitigt. In ähnlicher Weise wurde der quer durch die Ostsee führende „Ost-West-Weg" nachgeprüft. Von Mai bis Juli kontrollierte die Flottille , um sich für die Operationen gegen U-Boote Bewegungsfreiheit zu schaffen, die ganze mittlere Ostsee bis zur Linie Öland Südspitze—Rixhöft. Die Stellen nördlich Leba und nordwestlich der Stolpe-Bank, wo bekanntermaßen russische Sperren lagen, wurden von der aus Motorbooten bestehenden 3. S-Halbflottille mit Räumgerät lückenlos gesäubert.

Am 1. Juni sichtete das Armeeluftschiff „LZ 120" in der Danziger Bucht eine Sperre von Minen und eine treibende Mine. Bisher waren in der Ostsee alle Versuche, unter Wasser befindliche Gegenstände aus der Luft zu erkennen, mißlungen. Da die Meldung aber kaum einen Zweifel ließ und gleichzeitig vor Libau ein feindliches U-Boot entdeckt wurde — vom 1. bis 3. Juni war „E 9" dort auf Wartestellung —, glaubte man, daß die Russen nunmehr Minen-U-Boote besaßen. Das verdächtige Gebiet und zur Sicherung die ganze Küste von Swinemünde bis Libau wurde erneut abgesucht, ohne daß Minen gefunden wurden. Nach drei Wochen konnte der Weg Hela—Brüsterort wieder freigegeben und der unterdes vorgeschriebene Umweg über Neufahrwasser—Kahlberg—Pillau gespart werden. Die Kontrolle des Nachbargebiets wurde nicht abgeschlossen, weil die II. Minensuchflottille Anfang Juni auf Befehl der Seekriegsleitung nach der Nordsee verlegt wurde, wo die Engländer dem deutschen U-Bootskrieg mit einer scharfen Minenoffensive begegneten. Die Ostseestreitkräfte mußten sich mit der S-Flottille und den Minenräumdivisionen begnügen, nötigenfalls auf Torpedoboote und Vorpostenboote zurückzugreifen. Hierzu kam es jedoch nicht, da die Russen 1917 weder U-Boots- noch Überwasser-Minenleger irgendwelcher Art aussandten.

Ständige Aufmerksamkeit erforderten die treibenden Minen, die von der See in den alten Sperren losgerissen wurden. Viele von ihnen waren infolge Versagens der Entschärfungseinrichtungen noch scharf. Sie störten besonders in der westlichen Ostsee, wo die Schiffahrt sich ebenso lebhaft und fast sorglos wie im Frieden abwickelte. Man war sich dort der Kriegsgefahren kaum noch bewußt. Selbst die große eigene Sperre in der Gjedser-Enge geriet in Vergessenheit; nicht selten waren die Wachfahrzeuge genötigt, einen auf gefährlichem Kurs liegenden Dampfer oder Segler energisch zu warnen.

Die U-Bootsabwehrstellung Gjedser—Wustrow und die Sperranlagen an den Südausgängen von Sund und Belten wurden gleich nach dem Schwinden der Eisfelder instand gesetzt. Die zahlreichen Netze, die nicht alle vor dem Eisgang hatten

geborgen oder versenkt werden können, wurden vom Netzsperrverband der Ostsee wieder ausgebracht, gegen neue ausgetauscht oder in monatelanger schwerer Arbeit ausgebessert. „Nautilus" und der Hilfsstreuminendampfer „Hertha" legten an der Ostseite des Gjedser-Riffs und am Südrand des Sperrgebiets vor dem Sund je eine neue Reihe Minen. Von den alten hatte nur der kleinere Teil den Unbilden des Winters standgehalten, wie die IV. Minenräumdivision durch Stichproben feststellte. Im Langelandbelt schuf die S-Flottille in den eigenen Sperren eine geheime Lücke für den Fall, daß unerwartet einmal Großkampfschiffe nach Norden passieren müßten.

Der Wachdienst an diesen Sperren wurde in dem bisherigen Umfang aufrechterhalten. Nur wurde die Zahl der Fischermotorboote, die doch allzuoft vom Wetter ausgeschaltet wurden, zugunsten der Fischerei eingeschränkt. „Lothringen", das Linienschiff am Sund, wurde im Herbst durch „Hannover" ersetzt. Das Flugzeugmutterschiff „Answald" erhielt im Juli in „Santa Elena" eine Ablösung, so daß die Flugzeuge sich nun ständig auf eine vollwertige Station stützen konnten. Hauptaufgabe blieb das Aufspüren und Bekämpfen der U-Boote. Aber man wartete vergebens auf sie. Seit dem Durchbruch zweier Engländer durch den Sund im September 1915 hat sich kein Feind mehr diesen Sperren genähert.

In der westlichen Ostsee herrschte Ruhe. Doch konnte die Lage sich eines Tages rasch verschärfen. Zwar waren die Beziehungen zu Dänemark nicht mehr so gespannt, dafür rief der uneingeschränkte U-Bootskrieg neue Sorgen wach. Die englische Öffentlichkeit forderte das Eingreifen der Großen Flotte. Lord Fishers Anhänger befürworteten von neuem den Einbruch in die Ostsee, auch um dem Zusammenbruch Rußlands Einhalt zu tun und die Erztransporte zu unterbinden. Die Admiralität versprach, der U-Boote bald Herr zu sein und kündigte große Luftangriffe an. Unter diesen Umständen rechneten Prinz Heinrich sowohl wie Admiral Bachmann, der Gouverneur von Kiel, und Admiral v. Holtzendorff mit der Möglichkeit, die Engländer würden Kiel mit seinen Werften, Schulen, Versuchskommandos und der Torpedowerkstatt Friedrichsort angreifen, sei es mit der Flotte, sei es mit Flugzeugen von Horns-Riff oder vom Kattegat aus. Rings um die Torpedowerkstatt wurde eine Drachen- und Ballonsperre errichtet, die Zahl der Flugzeugabwehrgeschütze der Festung (bisher 12) wurde vermehrt. Die Aufstellung von zwei 38-cm-Geschützen östlich Kiel wurde beschleunigt. Um die Befehlserteilung zu vereinfachen, wurden im August Kieler Bucht, Großer und Kleiner Belt von dem Befehlsbereich des in Swinemünde stationierten Chefs der Küstenschutzdivision abgetrennt und einem eigenen „Befehlshaber der Sicherung der westlichen Ostsee" in Kiel unterstellt.

Am 12. Mai lief eine allerdings wenig glaubhafte Meldung ein, wonach sich ein feindliches Geschwader in Anmarsch auf den Großen Belt befinden sollte. Für alle Fälle wurden die Minenschiffe auf die vorgesehenen Plätze geschickt, und zwei Flugzeuge klärten im Langelandbelt auf; im Eifer überflogen sie das gesperrte Gebiet bei Nyborg—Korsör, was einen dänischen Protest zur Folge hatte. Ende Mai erfuhr der Generalstab, Norwegen werde sich demnächst offen auf die Seite Englands stellen und ihm Kristiansand als Flottenbasis abtreten. Das Gerücht bestätigte sich nicht.

Es bewirkte immerhin, daß der Schiffsverkehr an der südnorwegischen Küste gelegentlich beobachtet wurde. Aber weder die von der Nordsee her aufklärenden Luftschiffe noch die U-Boote, die vom Sund aus nach dem Skagerrak gingen, bemerkten etwas Auffälliges.

Kapitel 8

Handelskrieg und Handelsschutz

Skagerrak und Kattegat waren schon seit April fast ständig mit einem U-Boot besetzt, weniger zu Sicherungszwecken als zur Störung des Bannwarehandels zwischen England und Schweden. Der Oberbefehlshaber hatte sich unter Berücksichtigung der durch die russische Revolution in der Ostsee entstandenen Entspannung entschlossen, drei Boote der U-Flottille Kurland vorläufig im Kattegat und Skagerrak einzusetzen und so den uneingeschränkten U-Bootskrieg zu fördern.

Die U-Boote hatten ihren Standort zunächst in Kiel, später in Warnemünde bei der IV. Flottille. Zur Fahrt nach dem Kattegat benutzten sie stets den Sund. Nach Dunkelwerden durchfuhren sie im Kielwasser eines Torpedobootes die Flint-Rinne, um noch vor Tagesanbruch die Enge bei Helsingör zu passieren. Obgleich es ihnen auf diese Weise gelang, überraschend aufzutreten, glückte ihnen nur selten ein Fang. Die meisten Handelsschiffe hielten sich peinlich innerhalb der Hoheitsgewässer. Alle Buchten wurden ausgefahren, auch der tiefeingeschnittene Kristianiafjord wurde, wie sich zeigte, erst ziemlich weit Drinnen von ihnen gekreuzt. Auf der großen Straße von Skagen nach Kristiansand—Lindesnes verkehrten fast nur noch die von der Ostküste Jütlands kommenden Dampfer. Immerhin boten sich den U-Booten hier noch die besten Aussichten, weshalb sie diese Strecke als Operationsgebiet bevorzugten (siehe Aufstellung).

„UC 79", Kapitänleutnant Erich Haeker, konnte auf der ersten Unternehmung vier, auf der zweiten sechs Neutrale anhalten und nach Swinemünde schicken. Das Einbringen so vieler Dampfer war nicht leicht, denn das U-Boot konnte höchstens

U-Boote im Kattegat und Skagerrak 1917

22. bis 30. 4.	„UC 79"	Aarhus, Gotenburg, Skagen—Kristiansand	12 Schiffe untersucht, davon 3 eingebracht, 1 aufgebracht
11. bis 21. 5.	„UC 79"	Skagen—Kristiansand—Kristiania	15 Schiffe untersucht, davon 5 eingebracht, 1 aufgebracht
23. 5. bis 4. 6.	„UB 35"	Skagen—Kristiansand—Kristiania	28 Schiffe untersucht, davon 4 eingebracht
29. 5. bis 14. 6.	„UB 33"	Halmstad, Gotenburg, Skagen—Kristiansand, Kristiania	48 Schiffe untersucht, davon 3 aufgebracht
24. 6. bis 9. 7.	„UC 79"	Skagen—Kristiansand—südl. u. westl. Stavanger	15 Schiffe untersucht, davon 3 eingebracht, 1 aufgebracht

In den Zeiten sind Hin- und Rückmarsch bis zum Sund nicht einbegriffen.

zwei Prisenkommandos von je einem Offizier oder Deckoffizier und einem Mann mitnehmen. Diese wurden, sobald sie ihr Schiff an die Sundstreitkräfte abgegeben hatten, von Torpedobooten zurückgebracht, während das U-Boot ihnen bis in das mittlere Kattegat entgegenkam. Außerdem stellte „UC 79" aus der eigenen Besatzung ein oder gar zwei Prisenkommandos. Ebenso arbeiteten nachher „UB 35", Oberleutnant zur See Stöter, und „UB 33", Oberleutnant zur See Lefholz; dieses Boot untersuchte nicht weniger als 48, allerdings meist kleinere Fahrzeuge. „UC 79" durfte die letzte Fahrt bis Stavanger ausdehnen, fand aber dort keinen Verkehr in freier See.

Von den eingebrachten Dampfern wurden sechs (2 800 BRT.) samt den in der Hauptsache aus Grubenholz bestehenden Ladungen eingezogen. Drei weitere, mit Lebensmittel beladene (1700 BRT.), kamen nur dadurch frei, daß ein im Juni geschlossenes Abkommen mit Dänemark rückwirkende Kraft erhielt. Die dänischen Unterhändler hatten gegen wirtschaftliche Zugeständnisse erreicht, daß ihre Lebensmittelausfuhr, die vertragsmäßig solange frei geblieben war, bis Deutschland die Gewässer um England zum Sperrgebiet erklärte, außerhalb dieses Gebietes weiterhin freies Geleit genoß. Mag das Abkommen an sich für Deutschland nicht ungünstig gewesen sein, die U-Boote empfanden es als schwere Behinderung. Die Einführung von Geleitscheinen und die Freigabe jener drei Dampfer wirkte ermutigend auf die neutrale Schiffahrt, der von den U-Booten ausgehende Schrecken verblaßte. Es kam hinzu, daß die übrigen zwölf eingebrachten Schiffe insgesamt alsbald entlassen wurden, obwohl dringender Verdacht vorlag, daß sie im Dienste des Feindes standen oder ihre Papiere nicht in Ordnung waren. Der Norweger „Thorunn" hatte sogar passiven Widerstand geleistet und die vom Prisenkommando gesetzte Kriegsflagge niedergeholt. Man ließ die nachträglich beigebrachten Erklärungen der neutralen Besitzer gelten, weil zu erwarten stand, daß die streng nach rechtlichen Gesichtspunkten urteilenden deutschen Prisengerichte in dubio pro reo entscheiden würden. Die weitere Entwicklung der Lage bestimmte dann Ende Juni die Seekriegsleitung, diese drei U-Boote nach der Nordsee zu verlegen, um sie unter einheitlicher Leitung ausschließlich gegen England zu verwenden.

Im südlichen Kattegat konnten zuweilen die Sundstreitkräfte verdächtige Dampfer anhalten, deren Auslaufen man rechtzeitig erfahren hatte. Wurden sie dann eingebracht, so erwiesen sie sich bei genauer Untersuchung meist als harmlos. Einmal, vom 13. bis 15. April, unternahm der Chef der 7. Halbflottille, Korvettenkapitän Graf v. d. Recke-Volmerstein, mit 4 Torpedobooten und einem Flugzeug einen Vorstoß bis in den Weg Gotenburg—Skagen, wider Erwarten ohne jeden Erfolg. Am 1. Mai wurde das Vorpostenboot „Roland", Oberleutnant zur See d. R. Fedder, eins der drei Gruppenführerboote der Vorposten-Halbflottille West, die neuerdings mit zwei Torpedos bewaffnet waren, ausnahmsweise bis zur Aalborg-Bucht vorgeschickt. Er kaperte südlich der Läsö-Rinne einen Dampfer; aber dieser sowohl wie ein in der Laholms-Bucht aufgebrachter mußten auf Grund des erwähnten Juni-Abkommens wieder herausgegeben werden. Ein dritter, zunächst vom Prisengericht eingezogen und von der Marine zu Spezialzwecken umgebaut, wurde vom Oberprisengericht freigegeben. Die einzige Beute der IV. Flottille in diesem Jahr blieb ein Dampfer

(1 300 BRT.), der unter einer Scheinladung von Brettern Grubenholz führte und dem die schwedische Zollkammer zu Unrecht einen Paß ausgestellt hatte.

In keinem Fall wurden die Hoheitsrechte der neutralen Staaten deutscherseits verletzt. Zwei Einsprüche norwegischer bzw. schwedischer Torpedoboote wurden an Ort und Stelle als unbegründet zurückgewiesen. Vermeintliche Übergriffe, die mehrmals die reizbare öffentliche Meinung gegen Deutschland aufbrachten, erwiesen sich als gegenstandslos.

Vom Feind war im Frühjahr und Sommer im Kattegat und Skagerrak nichts zu spüren. Einige U-Bootsmeldungen gingen auf Verwechslungen mit deutschen U-Booten zurück. Man verzichtete deshalb auch fast ganz auf Entsendung von U-Bootsfallen; Hilfsschiff „A" und „K" fuhren nur wenige Male die Dampferwege bis zur norwegischen Küste ab. Der deutsche Handel blieb im Kattegat und Skagerrak unbelästigt.

Erst im Spätherbst 1917 kam es zu einem Zusammenstoß mit englischen leichten Streitkräften, in dessen Verlauf das Hilfsschiff „K" („Kronprinz Wilhelm") vernichtet wurde.

„K" war zur Bekämpfung feindlicher U-Boote am 30. Oktober 1917 durch den Kleinen Belt nach Norden gegangen und bis Skagen vorgestoßen, hatte dann das Kattegat bis zur schwedischen Küste durchquert, um anschließend über das Seegebiet von Läsö nach dem Sund zu gehen. Das Hilfsschiff stand am 2. November um 7 Uhr mit SSO-Kurs etwa 12 sm NW von Kullen, als plötzlich 9 englische Zerstörer, die vom Nordausgang des Sundes kamen, gesichtet wurden. Es entspann sich ein kurzes Gefecht, das bei dem ungleichen Kampf trotz heldenmütiger Gegenwehr zur schnellen Vernichtung des Schiffes führte. Nur 17 Mann konnten von einem dänischen Dampfer gerettet werden. Der übrige Teil der Besatzung war gefallen oder in englische Gefangenschaft geraten.

Die englischen Streitkräfte zogen sich schnell zurück, versenkten dabei im Kattegat noch 8 unbewaffnete Fischdampfer und wurden an diesem Tage gegen 14 Uhr zuletzt bei Skagen mit nördlichem Kurs gesichtet. Allem Anschein nach sind bei dem Vorstoß der englischen Zerstörer auch noch andere Streitkräfte beteiligt gewesen, die weiter nördlich gestanden haben. Da infolge unsichtigen Wetters eine Luftaufklärung nicht möglich war, konnte kein klares Bild über die taktische Lage gewonnen werden. Jedenfalls hieß es, auf der Hut zu sein. Es war nicht ausgeschlossen, daß der Feind mit Minen im Kattegat gearbeitet hatte. Entsprechende Gegenmaßnahmen wurden daher getroffen.

Einer Auskunft der englischen Admiralität zufolge stand bei dieser Unternehmung das 6. leichte Kreuzergeschwader („Cardiff", „Calypso", „Ceres", „Caradoc") in einer Aufnahmestellung nördlich der Zerstörer; bei diesen handelte es sich um die 15. Flottille (Führerschiff „Parker" und 12 Zerstörer). Westlich des Skagerraks standen „Lion", „Champion" und 6 Zerstörer sowie das II. Schlachtgeschwader auf und ab. Man hatte gehofft, deutsche Zerstörer im Kattegat abzufangen und zu vernichten.

Der Chef der Küstenschutzdivision, dem alle Streitkräfte am Sund, an den Südausgängen der Belte und in der Gjedser-Enge sowie die Handelsschutz- und die

S-Flottille mit ihrem großen Aufgabenkreis unterstanden, hatte im Winter gewechselt. Vizeadmiral Mischke, der den Posten bei Kriegsausbruch übernommen, in aufreibender, wenig dankbarer Arbeit diesen mannigfaltigen Verband von Hilfsfahrzeugen geschaffen und über der Sicherheit der heimischen Küsten und Handelsstraßen treu gewacht hatte, mußte gleich mehreren anderen Admiralen jüngeren Kräften weichen. An seine Stelle trat Konteradmiral Schmidt von Schwind, bis dahin Brigadekommandeur beim Marinekorps in Flandern. Leiter der Sundbewachung und der von dort ausgehenden Vorstöße war nach wie vor Kapitän zur See Halm.

Wichtiger als die offensive Kriegsführung in den Gewässern zwischen Ost- und Nordsee war für die IV. Flottille die Handelskontrolle. Am Sund sowohl wie in der Gjedser-Enge wurden im Sommer monatlich etwa 1000 Fahrzeuge angehalten und untersucht, der Zahl nach ebenso viele wie in den Vorjahren. Nach Art und Menge zeigte der Verkehr am Sund aber ein anderes Gesicht. Dort handelte es sich jetzt meist um kleine Segler. Die bisher wichtigsten Güter, das schwedische Holz und Papiermasse, gingen infolge des U-Bootkrieges stark zurück, ebenso die als Rückfracht übliche Kohle. Hie und da gaben Schiffe Anlaß zur Beanstandung und wurden zur genaueren Untersuchung nach Swinemünde gebracht. Größere Mengen Konterbande, die zur Einziehung des Fahrzeugs berechtigt hätten, wurden nicht festgestellt.

Was innerhalb der schwedischen Hoheitsgewässer durch die Kogrund-Rinne aus- und einlief, konnte nur von weitem beobachtet werden. Nach dem im Juli 1916 getroffenen Abkommen durften nur schwedische Schiffe passieren und auch diese nicht mit Kriegsmaterial. Aber einmal fielen unter diesen Begriff bei weitem nicht alle Güter, die mittlerweise deutscherseits zu Konterbande erklärt worden waren, zum andern setzte England alles daran, um Schweden zu zwingen, die in der Ostsee, meist in finnischen Häfen, noch brachliegenden englischen Dampfern durchzulassen. Den ganzen Winter über ließ es die schwedischen Schiffe, die mit Getreide in ihre Heimat bestimmt waren, teils in England, teils in Kanada festhalten. Schließlich wurde Schweden mürbe, nicht zuletzt durch die wachsende Opposition im eigenen Lande. Deutschland mußte nachgeben, wollte es nicht in Stockholm eine ententefreundliche Linksregierung ans Ruder kommen lassen; und so willigte es Ende April gegen allerlei Zugeständnisse zugunsten der deutschen Wirtschaft und des U-Bootskrieges darin ein, daß ein Teil der englischen Dampfer nach und nach die Kogrund-Rinne passierte.

Die Marine stand abermals vor der Aufgabe, diese Dampfer wenn möglich trotzdem am Verlassen der Ostsee zu hindern. Im Norden wurden sie von einer der U-Bootsfallen, von den Geleitbooten der Handelsschutzflottille und von den Libauer Torpedobooten überwacht. Ein eigens zu diesem Zweck der S-Flottille zugeteiltes U-Boot sollte sie abfangen, wenn sie in der Hanö-Bucht die Hoheitsgewässer verließen. Die Sundstreitkräfte übernahmen die Verfolgung bis Kullen. Das im Kattegat kreuzende U-Boot erhielt Anweisung, auf sie zu achten. Schon bei der ersten Gruppe englischer Dampfer, die Mitte Mai ankam, zeigte sich, daß sie noch vorsichtiger als 1916 die Hoheitsgewässer einhielten; wiederum wurden sie von schwedischen Torpedobooten begleitet.

Angreifbar waren die Engländer allein im Bottnischen Meerbusen, solange sie die neutrale Küste noch nicht erreicht hatten. Dort kreuzte deshalb von Mitte Mai bis in den August hinein mit nur geringen Unterbrechungen ein U-Boot (siehe Aufstellung). Den aus verschiedenen finnischen Häfen einzeln abgehenden Dampfern standen viele Wege offen. Erst als der Nachrichtendienst des Admiralstabes ausfindig gemacht hatte, daß sie die Botten-See in Höhe von Mäntyluoto—Hudiksvall überquerten, konnte „UC 57", Kapitänleutnant Wißmann, am 19. und 24. Juni je einen Dampfer abfangen. „Penpol" (2061 BRT.) und „Meggie" (1802 BRT.) wurden von einer Prisenbesatzung (1 Offizier bzw. Deckoffizier und 1 Mann) nach Libau gebracht; beide umgingen das russische Minenfeld in der Åland-See geschickt am Rande der schwedischen Schären; bei Svenska Högarne wurden sie dann von einer Flottille Torpedobooten aufgenommen. England scheute auch weiterhin keine Mühe und Kosten, um seine Tonnage freizubekommen, obgleich es sich um kleinere Dampfer handelte. Bis zum Jahresschluß verließ fast der ganze Rest, 54 Dampfer mit 130 000 BRT., darunter auch einige belgische und französische, durch die Kogrund-Rinne die Ostsee.

Die U-Boote wurden nicht bloß der Engländer wegen in den Bottnischen Meerbusen geschickt, sondern ganz allgemein zum Handelskrieg. Man wußte, daß England von Schweden die Erlaubnis gefordert und bekommen hatte, monatlich eine gewisse Menge Waren nach Rußland durchzuführen. Wenn es sich auch ebensowenig wie bei dem Export Schwedens um Waffen und Munition handelte, so doch um Material, dessen Rußland dringend bedurfte. Der Handel war in diesem Jahre noch mehr als früher auf den Seeweg angewiesen, weil die Eisenbahn schwer unter Kohlen- und Wagenknappheit zu leiden hatte.

U-Boote in der Åland-See und im Bottnischen Meerbusen 1917

5. bis 9. 5.	„UC 78"	südl. Mariehamn	18 Minen gelegt
20. bis 26. 5.	„UC 78"	nördl. Åland	2 Agenten abgesetzt
16. 5. bis 12. 6.	„UC 58"	Raumo, Sundsvall, Gefle, Mäntyluoto, Wasa	3 Schiffe eingebracht 10 Schiffe versenkt 20 Schiffe untersucht 4 Minen gelegt
7. bis 26. 9.	„UC 57"	Mäntyluoto—Hudiksvall Raumo, Wasa	2 englische Dampfer aufgebracht 5 Schiffe versenkt 16 Schiffe untersucht 8 Minen gelegt
5. bis 16. 7.	„UC 58"	Raumo—Wasa—Mäntyluoto	1 Dampfer versenkt 10 Schiffe untersucht 18 Minen gelegt
24. 7. bis 9. 8.	„UC 78"	Mäntyluoto—Raumo, Sundsvall, Bottenwiek, Mariehamn	6 Schiffe untersucht 18 Minen gelegt

Dementsprechend lebhaft setzte der Verkehr im Frühjahr ein. „UC 58", Oberleutnant zur See Vesper, zählte am 18. Mai, als es vor Raumo und Mäntyluoto ankam, über 20 Dampfer, die den breiten Packeisgürtel vor der Küste zu durchbrechen suchten. Einige konnte es, unter dem Eis hinwegtauchend, stellen und sie, da sie überwiegend Bannware geladen hatten, versenken. Drei der größten, die schwedischen Dampfer „Lizzie", „Märta" und „Göta" (zusammen 2 700 BRT.), bekamen ein Prisenkommando von insgesamt 5 Mann an Bord, außerdem die Besatzung von sechs versenkten Fahrzeugen (66 Köpfe). Unter der energischen Führung des Steuermanns der Sw. Laudon gelangten alle drei auf demselben Wege, den später die englischen Prisen nahmen, nach Svenska Högarne und von da mit Unterstützung der X. und VIII. Flottille nach Libau.

Obgleich Oberleutnant Vesper Leute seiner Besatzung mitgegeben hatte, blieb er noch über drei Wochen in der Botten-See. Seine Ausdauer machte sich jedoch kaum belohnt, und auch die Beute der nachfolgenden U-Boote war gering. In den drei Monaten ihrer Tätigkeit wurden 16 Dampfer und Segler mit nicht mehr als 2700 BRT. versenkt, davon 6 russische bzw. finnische; die Besatzungen wurden vollzählig gerettet. Einer der schwedischen Dampfer mußte später bezahlt und eine der fünf Prisen herausgegeben werden, weil die Eigentümer die Prisengerichte zu überzeugen vermochten, daß mehr als die Hälfte der Ladung nicht als Bannware anzusehen war. Den U-Bootkommandanten, die in wenigen Minuten über eine Liste von unzähligen Stückgütern zu entscheiden hatten, war daraus kein Vorwurf zu machen. Aber der Gesamterfolg verringerte sich dadurch auf 7000 BRT. Schiffsraum.

Von Bedeutung sollten die U-Bootsminen werden. Schon am 7. Mai drang „UC 78", Oberleutnant zur See Kukat, ausschließlich zu dem Zweck in die Åland-See vor, um die nach Mariehamn führenden Kurse zu sperren, wobei es, ohne es zu wissen, die von den Russen zum Schutz ausgelegte Minensperre passiert hatte. Später wurden die Einfahrten nach Wasa, Mäntyluoto, Raumo und die Schärenfahrwasser nördlich Åbo verseucht (siehe Aufstellung). Admiral Hopman hatte, um dem Feind das Auffinden und Räumen zu erschweren, weit vom Hafen entfernte Ansteuerungspunkte und Durchfahrten ausgewählt. Da für die einzelne Sperre nur 3 bis 8 Minen verfügbar waren, kam es darauf an, sie genau an der vorgesehenen Stelle zu werfen. Die Navigierung am Rande der Schärenwelt mit ihren unscheinbaren Pricken-Seezeichen stellte an ein getaucht fahrendes U-Boot hohe Anforderungen; getrauten sich doch nicht einmal die Dampfer ohne Lotsen zu fahren. Vom Einbruch in die Åland-See an, wozu die Kommandanten ein enges Fahrwasser östlich Lågskär und des russischen Minenfeldes bevorzugten, lauerten überall verborgene Felsen. Allen Schwierigkeiten zeigten sich die Kommandanten in hervorragender Weise gewachsen.

Die 65 Minen kamen gut zur Wirkung, da der Feind die Fahrstraßen nicht planmäßig absuchte. Sie forderten zwei ältere Torpedoboote als Opfer: am 12. August „Leitenant Burakoff" (400 t) südlich Mariehamn und am 27. November vor Mäntyluoto „Bjäditelnyj" (460 t) mit dem Chef der 7. Division und dem größten Teil der Besatzung; die Verluste beliefen sich auf etwa 80 Mann. Wie viele Dampfer auf die Minen gelaufen sind, ist mangels russischer Veröffentlichungen nicht bekannt. Die

Presse meldete im Laufe des Juni den Untergang von vier kleinen Handelsschiffen (950 BRT.) vor Wasa und Raumo, wobei irrtümlich meist ein U-Boot als Urheber angesehen wurde. Von den englischen Dampfern scheint keiner auf eine Mine gelaufen zu sein.

Der Gesamterfolg war nicht so gering, wie ihn Zahl und Tonnengehalt der vernichteten Schiffe im Vergleich mit anderen Kriegsschauplätzen erscheinen lassen. Im Bottnischen Meerbusen waren die Entfernungen kürzer, die Reisen daher häufiger, die Ausnutzung des Schiffsraums gut. Der erste große Fang von „UC 58" wirkte lange nach, der Handel mit Bannware setzte zunächst ganz aus und nahm dann den großen Umweg über Nord Kvarken oder Bottenwiek. Er schrumpfte so zusammen, daß sich in den schwedischen Häfen die auf Verschiffung wartende Bannware stapelte. Als keine U-Boote mehr entsandt werden konnten, mag der Verkehr wieder zugenommen haben, aber nur für kurze Zeit. Denn infolge der Revolution kam das Wirtschaftsleben im Herbst völlig zum Stillstand; die Dampfer legten vorzeitig auf. Dänische Bemühungen, den direkten Handel auf der Linie Kopenhagen—Raumo wieder zu eröffnen, die trotz militärischer Bedenken von Deutschland um wirtschaftlicher Vorteile willen gefördert wurden, blieben erfolglos.

Keins der U-Boote hatte Abwehrmaßnahmen der Russen verspürt. Gerüchte besagten, daß die Besatzungen der in Åbo liegenden Torpedoboote auf den Befehl zum Auslaufen den Gehorsam verweigert hätten. Vereinzelt kamen Meldungen, man habe russische Flugzeuge oder ein U-Boot gesehen, oder russische Torpedoboote hätten einen eigenen Dampfer bis zur schwedischen Küste geleitet. Am 8. August wurde ein deutscher Dampfer torpediert (siehe Seite 132). Nur unter solchen Umständen war es möglich gewesen, die U-Boote auch in der Zeit der hellen Nächte nach dem Norden zu schicken.

Angesichts der Wirkung, die diese drei U-Boote im Mai und Juni ausübten, ist verständlich, wenn die deutschen Admirale mit Besorgnis den Angriffen der 45 russischen und englischen U-Boote entgegensahen. Die Südspitze von Öland war für den Feind ebenso schnell erreichbar wie für uns Raumo. Der Weg von Libau nach den Nordkwarken (500 sm) war nicht länger als der von Reval oder Hangö nach Arkona. War das nur 415 t große „UC 58" imstande, vier Wochen in See zu bleiben, so konnten von den zum Teil erheblich größeren U-Booten des Gegners ähnliche Leistungen erwartet werden. Selbst wenn man ihnen nur halb soviel zutraute und im Hinblick auf konstruktive, materielle Mängel die Hälfte aller Boote unberücksichtigt ließ, mußte man sich auf ein schweres Ringen gefaßt machen.

U-Boot-Abwehr

Von Ende April an, nach Abschluß der Minenunternehmungen, standen die gesamten Ostseestreitkräfte, ausgenommen die U-Boote, im Dienste der U-Bootsabwehr. Die Zahl der U-Boote war zu gering, der Handelskrieg und das Minenlegen zu wichtig, als daß man die vorgesehene Lauerstellung östlich Landsort hätte besetzen können. Im Mai viermal, später zweimal monatlich zeigten sich die Torpedoboote

bei Gotska Sandö und vor den Stockholmer Schären. Wegen der Möglichkeit des Zusammentreffens mit feindlichen Zerstörern zählte der Verband stets 11 bis 12 Boote, darunter alle fahrbereiten großen Boote (3 bis 6) der 20. Halbflottille; in der Führung wechselten die Chefs der X. und VIII. Flottille miteinander. Die in Libau zurückbleibenden Torpedoboote und die Kreuzer hielten solange verschärfte Bereitschaft. Abgesehen von dem Einholen der aus der Botten-See kommenden Prisen hatten sie keine Gelegenheit sich zu betätigen.

Der Schutz von Windau lag hauptsächlich in den zahlreichen dort von Russen und Deutschen gelegten Minensperren. Hatte auch die Zeit große Lücken gerissen und manche Sperre ganz beseitigt, wie die Arbeit der Minenräumdivisionen erkennen ließ, so war doch anzunehmen, daß der Feind diese Gewässer mied. Der Weg nach Libau stand durch den ziemlich regen Flugverkehr unter Aufsicht. Nur bei besonderen Anlässen klärte außerdem ein Flugzeug nach See zu auf.

Die unmittelbare Umgebung von Libau wurde durch zwei Rotten Vorpostenboote gesichert. Nicht selten war ein Minensuchverband unterwegs, um den einen oder anderen Auslaufweg nachzuprüfen. Die regelmäßige Kontrolle der Straße nach Memel und die Aufklärung, vornehmlich in nordwestlicher Richtung, besorgten die Flugzeuge, von denen bei günstigem Wetter je zwei in der Frühe und des Abends starteten. Von ihnen wurde am 1. Juni weit westlich Libau ein feindliches U-Boot entdeckt und verfolgt, so daß das Luftschiff „L 30" mit mehreren Bomben angreifen konnte; das U-Boot („E 9") entkam jedoch und wurde von den in der folgenden Nacht suchenden Torpedobooten nicht wiedergefunden.

Zur Überwachung des Wegstücks von Memel bis Brüsterort war das Flugzeugmutterschiff „Santa Elena" nach Memel verlegt worden. Aber Ende Mai mußte das Personal der Flugstation nach Bulgarien abgegeben werden, weil die Russen sich im Schwarzen Meer auf dem Wasser und in der Luft sehr rührig zeigten. Seitdem fiel der Schutz der preußischen Küsten wieder allein der Seeflugstation Putzig zu. Der weite Seeraum zwischen Pommern und Schweden wurde vom Fliegerhorst Nest (bisher Köslin genannt) und den Nachbarhorsten Wiek und Bug auf Rügen unter Kontrolle gehalten. Alle drei Flugstationen erreichten aus Mangel an Flugzeugen und vor allem an Besatzungen kaum je ihre planmäßige Stärke, verfügten oft nur über ein Flugzeug oder mußten gar auf eine Schulmaschine zurückgreifen. Putzig und Wiek/Bug wurden in steigendem Maße mit Lehraufgaben betraut (siehe Aufstellung). Aber auch die Aufklärungsflüge verfolgten zum guten Teil den Zweck, den eben von der Schule Kommenden praktische Erfahrung und Sicherheit zu vermitteln und sie für die eigentliche Front reif zu machen. Dementsprechend wechselte das Personal häufig.

Störender noch machte sich bemerkbar, daß öfters Flugzeuge zur Notlandung gezwungen wurden. Dann mußten Flugzeuge, Teile der S-Flottille, Handelsschutz- oder Vorpostenboote auf die Suche geschickt werden, manchmal tagelang, wenn das Flugzeug sich etwa auf dem weiten Wege von Nest nach Öland befand. Nicht immer konnte es vor dem Niedergehen seinen Standort durch Brieftauben oder FT. melden, und selbst dann war wegen der Ungenauigkeit der Luftnavigierung und der Drift ein weiter Seeraum abzusuchen. Mit Ausnahme von zweien wurden dennoch alle ver-

Seeflugstationen Sommer 1917 (mittlere und westliche Ostsee)

I. Seefliegerabteilung, Freg. Kapt. Buchholz (Hermann)

		Flugzeuge	Personal	Aufklärungsflüge im Monat	
Putzig	Oblt. z. S. d. R. Siebel, Kuno Kaptlt. d. R. Schwalb	30 = 40	220 = 250	10 = 30	dabei Flugschule und Einsitzerschule
Nest bei Gr. Möllen	Oblt. z. S. Barg	4 = 5	70	20 = 30	
Wiek mit Bug (Rügen)	Kaptlt. Kuntze	25 = 30	400 = 500	20 = 30	Beobachterschule und Bombenkurse
„Answald" „S. Elena"	Lt. z. S. Holzapfel Lt. z. S. d. R. Hübner, Walter	2	20	5 = 20	
Warnemünde	Kaptlt. Chorus	3 = 5	110 = 150	5 = 25	
Holtenau	Kaptlt. Plüschow	20 = 30	350	10 = 35	Flieger- und Beobachterschule
Flensburg	Kaptlt. z. D. Goltz K. Kapt. Stubenrauch	12 = 20	350 = 400	—	Torpedoflugzeug-Ausbildung
Apenrade	Oblt. a. D. Frölich, Albert Oblt. z. S. Asmussen	8 = 14	120 = 140	20 = 40	auch Schulbetrieb

Landflugstationen

		Flugzeuge	Personal	Aufklärungsflüge im Monat	
Langfuhr bei Danzig	Lt. d. R. (M. A.) Hoepner	3 = 30	35 = 100	—	Landkampfeinsitzerschule
Kiel	Oblt. Demuth Lt. d. Sw. II (M. A.) Krug	8 = 14	50 = 75	—	Festungsflugstation

mißten Flugzeuge wiedergefunden, die Besatzungen gerettet und die Apparate eingebracht; diese hatten allerdings oft so gelitten, daß nur Teile von ihnen weiterzuverwenden waren. Zwei Flieger, die sich an dem einen Schwimmer ihres im Sturm gekenterten Flugzeuges hielten, wurden erst nach 55 Stunden von dem Leiter der Station Nest, Oberleutnant zur See Barg, aufgenommen.

Zu Kämpfen kam es in diesem Teil der Ostsee nicht. Die Meldung eines Luftschiffes, daß in der Danziger Bucht Minen gesichtet seien, rief die Minensucher auf den Plan (Seite 116), die Beobachtung erwies sich jedoch als Sinnestäuschung. Mitte und Ende Juni wollten Sperrfahrzeuge ebendort ein U-Boot bemerkt haben, worauf die S-Flottille alarmiert wurde; sie suchte erfolglos; tatsächlich war „E 8" vom 4. bis 8. und vom 20. bis 23. Juni und „E 1" vom 24. bis 27. Juni auf Wartestellung vor Libau (siehe Aufstellung). Ähnliche, von vornherein mit Zurückhaltung aufgenommene Nachrichten kamen Anfang Juni aus der Gegend von Arkona und Anfang September von einem bei Möen übenden U-Kreuzer. In der Tat hat sich „E 19" vom 29. August bis 5. September im Gebiet Bornholm—Stevns Klint—Möens Klint—Falsterbo—Arkona aufgehalten, ohne Angriffsmöglichkeit zu finden. Hin und wieder hatte ein Flugzeug, eine Geleitgruppe oder ein Handelsschiff Gelegenheit, ein Boot mit entflohenen Kriegsgefangenen aufzugreifen und die mehr oder weniger erschöpften Insassen zurückzubringen.

In der Mecklenburgischen und Kieler Bucht bildete das Einfangen von entflohenen russischen Kriegsgefangenen fast die einzige Aufgabe für die Flugzeuge. Dort gab es nicht einmal mehr falschen U-Bootsalarm. Trotzdem wurde die tägliche Luftaufklärung der Stationen Warnemünde, Holtenau und Apenrade den Sommer über beibehalten, hauptsächlich, um die Waffe für den Fall von Operationen gegen Dänemark scharf zu erhalten. Auch hier entstand bei unglücklichen Starts und Landungen manche Havarie, die Zahl der Totalverluste blieb auf zwei beschränkt.

Über die ganze Ostsee hin streiften die Luftschiffe. An ihnen war kein Mangel, da für den Sommer wieder vier Luftschiffe vom Heer zur Verfügung gestellt waren, dazu zwei aus der Nordsee, weil es in den dortigen Luftschiffhäfen an Platz fehlte (siehe Aufstellung). Von Seddin, Seerappen und Wainoden aus wurden ziemlich häufig die Gewässer um Bornholm, der Gefahrpunkt an der Südspitze Ölands, der Seeraum südlich und östlich Gotland und schließlich das Gebiet der deutschen Minen von Landsort bis Bogskär abgesucht. Bis Ende Juli unternahm jedes der 6 bis 7 Luftschiffe im Durchschnitt monatlich vier Fahrten. Daß sie nicht öfter aufstiegen, lag, abgesehen von Reparaturen, an dem unsteten Wetter und der Verschiedenartigkeit der atmosphärischen Verhältnisse in eng benachbarten Gebieten. Auch wirkte zuweilen hemmend, daß die Hallen auf den Ostseeplätzen nicht drehbar waren;

Luftschiffe Sommer 1917

Luftschiffleiter: Ost: Korvettenkapitän Wendt (Hans)

		vom Heere:	
„SL 8"	Kaptlt. Wolff (Guido), ab Juni Kaptlt. v. Wachter	„LZ 98"	Oblt. Frhr. v. Gemmingen, ab Ende Juni Oblt. Seibt
„SL 14"	Kaptlt. v. Wachter, 9. Mai beschädigt, abgerüstet	„LZ 111"	Oblt. Gerstenberg
„L 30"	Kaptlt. Bödecker	„LZ 113"	Hauptmann Falck
„L 37"	Kaptlt. Gärtner (Paul), erst ab Juli frontklar	„LZ 120"	Lt. d. R. (M. A.) Lehmann (Ernst).

„SL 14" wurde beim Einhallen durch Querwind stark beschädigt und ist abgewrackt worden, um die Halle schnell frei zu machen. Dafür dauerten viele Fahrten den ganzen Tag, so daß jedesmal ansehnliche Teile des Kriegsschauplatzes unter Kontrolle genommen wurden. „LZ 120" blieb in den letzten Julitagen zur Probe 101 Stunden in der Luft und berührte dabei die fernsten Winkel der Ostsee. Von Vorteil war auch, daß die Beobachtung nicht wie beim Flugzeug auf zwei Augen gestellt war und dank der ruhigeren und geschützten Plattform gründlicher durchgeführt werden konnte.

„L 37" legte eine Aufklärungsfahrt nach Åland (26./27. Juli) so an, daß es 20 schwere Bomben auf die Befestigung bei Mariehamn abwerfen konnte; größere Schaden wurde offenbar nicht angerichtet. Das Luftschiff wurde von einer ganzen Anzahl feindlicher Batterien erfolglos beschossen. Weitere Angriffe dort unterblieben, um nicht den Feind zum Bau weiterer Verteidigungsanlagen zu veranlassen. Denn der Oberbefehlshaber rechnete noch mit der Möglichkeit einer deutschen Landung auf den Åland-Inseln, zumal die Unzufriedenheit der Finnen mit der russischen Herrschaft im Wachsen war. Im August ging die Tätigkeit der Luftschiffe ohnehin zurück, teils weil das Heer sich entschloß, zugunsten des Flugzeugbaus auf Luftschiffe ganz zu verzichten. „LZ 113" und „LZ 120" erhielten Marine-Besatzungen, die beiden anderen wurden außer Dienst gestellt.

Wiederaufnahme des Geleitdienstes

Nach dreimonatiger Unterbrechung war am 22. April der Geleitdienst wieder aufgenommen worden. Von Swinemünde nach Landsort ging zunächst sechsmal in der Woche, von Mitte Juni an täglich ein Geleitzug. Die Strecke Swinemünde—Libau wurde viermal wöchentlich befahren statt bisher dreimal. Zwischen Saßnitz und Trelleborg kreuzte zur Sicherung der Eisenbahnfähre ständig eine Gruppe; sie schützte zugleich die nach Schweden bestimmten, bei Arkona sich sammelnden Dampfer und stellte den Geleitzug zusammen. Hin und wieder stand eine der U-Bootsfallen an der schwedischen Küste. Für wichtige Transporte und U-Boote wurden Sondergeleite gestellt. Die Reeder hatten darüber hinaus mancherlei Verbesserungen beantragt und waren bei der Handelsschutzflottille und den höheren Befehlshabern auf Verständnis gestoßen. Der Admiralstab jedoch hatte das Bedürfnis nach häufigerem Verkehr, besserem Schutz, Einschalten von Schnellgeleitzügen und Verlängerung der befahrenen Strecken nicht für dringend genug erachten können, um darunter andere Aufgaben oder gar den U-Bootskrieg leiden zu lassen.

Das Einfahren der U-Boote, das Heranbilden der Besatzungen, die Herstellung und Kontrolle minenfreier Wege durch die Deutsche Bucht, die von den Engländern ständig neu verseucht wurde, und das Geleiten der U-Boote auf diesen Wegen beanspruchte immer mehr Hilfsfahrzeuge aller Art. Der Vorrat an geeigneten Handelsschiffen war längst erschöpft. Was an neuen Torpedobooten und Fischdampfern fertig wurde, deckte den Bedarf nicht. Es blieb nichts übrig, als auf die Streitkräfte der zur Zeit ruhigen Ostsee zurückzugreifen. Statt Verstärkungen zu gewähren, sah sich die Seekriegsleitung gezwungen, diesem Kriegsschauplatz außer fast allen U-Booten,

der II. Minensuchflottille und der II. Minenräumdivision nach und nach alle 6 A II-Boote (23 sm) und 21 M-Boote (15 sm), die seit dem Winter in die Handelsschutzflottille eingestellt waren, zu entziehen. Der Geleitdienst in der Ostsee mußte sich wieder mit Fischdampfern begnügen, deren Geschwindigkeit (10 sm) die Marschfahrt der Geleitzüge höchstens um 2 sm, bei Seegang gar nicht überstieg. Um wenigstens das Führerboot jeder Gruppe beweglich zu machen, suchte Kapitän zur See Wolfram aus der S-Flottille, der IV. oder VIII. Flottille Torpedoboote zu erhalten. Das lehnte der Oberbefehlshaber ab, während der Admiralstab Verstärkungen aus der Nordsee nur für den Fall in Aussicht stellte, daß der Feind die Schweden-Transporte tatsächlich ernstlich gefährdete.

Ebenso groß waren die Personalschwierigkeiten. Wie um die Fahrzeuge so kämpfte die Front dauernd um die nötigen Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften. In jedem Monat begannen neue Lehrgänge zur Ausbildung von U-Bootsbesatzungen, Fliegern, Steuerleuten und mancherlei anderen Spezialisten. Hierzu taugte kein junger Nachwuchs, sondern erfahrenes und leistungsfähiges Personal, das an Bord der Schiffe und Boote die wichtigsten Posten innehatte, mußte dazu abgegeben werden. Werften und Industrie reklamierten Facharbeiter für den U-Bootsbau und andere dringende Kriegslieferungen. Landwirte, Fischer, Familienväter wurden zur Linderung bitterster Not in die Heimat beurlaubt. Sie alle mußten gewöhnlich aus dem eigenen Verband ersetzt, der Ersatz neben dem Wachdienst sozusagen am Feinde ausgebildet werden. Dabei waren Handelsschutzflottille, S-Flottille und Vorpostenverbände äußerst knapp mit Offizieren besetzt; die große Mehrzahl der Fahrzeuge wurde von Deckoffizieren und Unteroffizieren geführt, an deren Kenntnisse und Fähigkeiten die größten Anforderungen gestellt und meist erfüllt wurden.

Große Aufmerksamkeit erforderte im Geleitdienst die Navigation. In der Hanö-Bucht und besonders zwischen Öland und Landsort verlief die neutrale Hoheitsgrenze auf lange Strecken nur wenig außerhalb von unsichtbaren Sänden und Klippen. Die sie bezeichnenden Pricken und die Peilobjekte an Land waren nicht immer leicht auszumachen. Bei Ähus und an der Südspitze von Öland mußten die Hoheitsgewässer verlassen werden. An anderen Stellen, wo mit schwedischer Unterstützung zwischen den Untiefen eine Fahrrinne gefunden und bezeichnet war, bedeutete Durchfahrt bei stürmischem oder unsichtigem Wetter ein schweres Wagnis. Oft verlangte die seemännische Vorsicht, den Abstand von dem Schärengürtel zu vergrößern. Gerade an solchen gefährlichen Stellen hieß es im Geleitzug Ordnung halten, zumal wenn die Dampfer in zwei oder gar drei Reihen nebeneinander fuhren. Die letztere Formation, die dem U-Boot den Überblick und den Angriff beträchtlich erschwerte, wurde verschiedentlich erprobt; sie fiel den Dampfern nicht allzu schwer, erwies sich aber als zu unhandlich bei größeren Kursänderungen. Über die Sorge um zuverlässige Navigierung und um das Stellungs- und Kurshalten der Dampfer durfte natürlich der Ausguck nach U-Booten nicht vernachlässigt werden. Signalmittel, Wasserbomben, U-Bootsdrachen und die Maschine mußten dauernd in höchster Bereitschaft gehalten werden.

Signal- und Funkdienst nahmen einen breiten Raum ein. Der Geleitzug wurde durch Flaggensignale geführt. Aber es gab immer noch Dampfer, deren Personal

zu knapp, wenig ausgebildet oder gleichgültig war, so daß erst ein Schutzboot längsseitgehen und durch Zuruf Verbindung herstellen mußte. Meldungen an die Zentrale in Swinemünde wurden möglichst optisch über eine Küstennachrichtenstelle abgegeben, sonst funkentelegraphisch. Die Geleitgruppen gaben planmäßig Wetternachrichten und meldeten schon von Landsort aus Namen und Ladungsmenge der Dampfer. Ebenso übermittelten sie dann Weisungen an die Dampfer, da deren Bestimmungshafen erst auf der Fahrt von einer „Ausgleichsstelle für Handelsschiffsraum" festgesetzt wurde.

Dieser „Schiffsausgleich" in Hamburg entsprang dem Bedürfnis, die über See aus- und eingehenden Massengüter möglichst reibungslos umzuschlagen. Schon lange standen die Eisenbahnen unter der Kontrolle des Heeres. Ihre Überlastung hatte im Frühjahr 1916 zur Gründung der „Schiffahrtsgruppe" geführt, welche die Binnenwasserstraßen des Ostens nutzbar machte. Ein Jahr später sah sich der Chef des Feldeisenbahnwesens gezwungen, auch den Verkehr auf den Strömen und Kanälen Westdeutschlands sowie auf der Donau zu steigern, dort brachliegenden Schiffsraum in Gang zu setzen und für wirtschaftliche Ausnutzung der Hafenanlagen und der Menschenkräfte zu sorgen. Mit Aufbau und Leitung der hierzu bestimmten „Schiffahrtsabteilung" wurde der Kapitänleutnant d. R. Ulderup betraut, der bisherige Leiter der Schiffahrtsgruppe. Es war nur ein Schritt, wenn diese neue, halb Europa umfassende Organisation auch die Erzeinfuhr und die Kohlenausfuhr erfaßte, da beide den Verkehr auf den Binnenwasserstraßen weitgehend beeinflußten. Man stellte die Leistungsfähigkeit der verschiedenen Häfen fest, sorgte dafür, daß dort, wo die Verbindungen mit dem Ruhrgebiet am günstigsten lagen, alle Ladeeinrichtungen in Betrieb gesetzt wurden und verteilte dementsprechend die einkommenden Dampfer.

Die Handelsschutzflottille bemühte sich mit Erfolg, Reibungen mit Schweden zu vermeiden. Die neutralen Torpedoboote, die die Hoheitsgewässer bewachten, hatten keinen Grund zum Einschreiten. Wiederholt glaubten schwedische Zerstörer, daß Luftschiffe das Verbot des Überfliegens der Hoheitsgewässer nicht beachteten, sie eröffneten sogar das Feuer. Aber während sie auf Schätzungen angewiesen waren, konnten die Luftschiffe sich auf Landpeilungen stützen und beweisen, daß sie im Recht waren. Andererseits wurden einige deutsche, auf diplomatischem Wege übermittelte Anträge, das Auslegen neuer Seezeichen betreffend, prompt berücksichtigt.

Dagegen mißlangen die Versuche, den deutschen und den schwedischen Geleitdienst in Einklang zu bringen. Seit Anfang Juli verkehrten wieder mehrmals in der Woche im Bottnischen Meerbusen schwedische Wachfahrzeuge, denen sich die Dampfer in derselben Art wie im Vorjahr anschließen durften (siehe Seite 44). Die Bitte der Handelsschutzflottille, sie jeden Tag fahren zu lassen, konnte von Schweden nicht erfüllt werden, weil dazu mehr Fahrzeuge und Personal hätten in die Marine eingestellt werden müssen. Eine Änderung der Fahrzeiten in der Åland-See, die für die Dampfer einen vollen Tag Ersparnis bedeutet hätte, wurde gleichfalls abgelehnt; man könne die Dampfer bei Dunkelheit nicht zusammenhalten und nicht ausreichend schützen. Als die Handelsschutzflottille den deutschen Dampfern empfahl, die kurze und gut innerhalb der Hoheitsgewässer liegende Strecke von Svartklubben bis Arholma ohne Begleitung zu durchfahren, fand sie damit keinen Anklang.

Schließlich konnte sie wenigstens denjenigen Geleitzügen, die Anschluß von Luleå hatten und daher besonders stark wurden, mehr und schnellere Schutzboote zuteilen, wodurch außer besserem Schutz die Möglichkeit geschaffen wurde, in zwei Gruppen mit 9 bis 10 bzw. 7 bis 8 sm Geschwindigkeit zu marschieren.

Schweden unterhielt eine Zeitlang einen planmäßigen Patrouillendienst von Landsort nach dem Sund (drei Tage) und von da bis zur norwegischen Grenze (zwei Tage). Da die Stafette nur einmal in der Woche und in ihrem ersten Abschnitt dem deutschen Geleitdienst parallel lief, im zweiten bei der dort herrschenden Ruhe nicht als Verbesserung empfunden wurde, gewann sie für die deutsche Schiffahrt fast keine Bedeutung.

Ebensowenig bürgerte sich der zunächst zweitägige, ab August auf deutschen Wunsch tägliche Dienst Landsort—Kalmar-Sund ein. Hier lag der Grund in Meinungsverschiedenheiten zwischen Handelsschutzflottille, Küstenschutzdivision und Oberbefehlshaber einerseits und dem Admiralstab anderseits. Dieser versuchte in dem Bestreben, zugunsten der Anforderungen des U-Bootskrieges die annähernd 3 000 Mann starke Flottille abzubauen, mit dem schwedischen Schutz auszukommen. Die Front machte geltend, die Dampfer könnten bei weniger gutem Wetter in den schwedischen Hoheitsgewässern nicht bleiben, sie scheuten, schon wegen ihrer mangelhaften Ausrüstung mit Navigationsgerät und -personal, eher Untiefen als U-Boote und würden von dem neutralen Begleiter nicht so sorgsam geführt und an die Küste herangedrängt werden wie jetzt von den deutschen; ein einzelnes Boot könne die große Menge Dampfer nicht schützen, und die Zahl der vorhandenen schwedischen Lotsen reiche bei weitem nicht aus. Die Seekriegsleitung erklärte, das größere Risiko tragen zu wollen. Aber sie ließ es geschehen, daß der deutsche Geleitdienst neben dem schwedischen vorläufig beibehalten wurde. Sie wollte offenbar die weitere Entwicklung abwarten, nachdem gerade im August ein deutscher Dampfer trotz Anwesenheit eines schwedischen Torpedobootes in der Botten-See torpediert worden war.

Der Feind war öfters gespürt worden. Die erste, allerdings nicht ganz sichere U-Bootsmeldung kam am 20. Mai von einem Flugzeug, das nordwestlich Libau aufklärte, am 25./26. Mai traf „UC 78" einen Gegner bei Fårö, ohne zum Angriff zu kommen, und am 1. Juni wurde westlich von Libau ein U-Boot gejagt (siehe Seite 134). Am 5. Juli wurden die Libauer Streitkräfte noch einmal von einem Flugzeug alarmiert; es handelte sich um „E 19".

Bei Arkö-Häfringe, dem alten Kampfplatz, wo das Wetter die Geleitzüge so oft aus der Nähe der Schären und Untiefen in die offene See scheuchte, entdeckte am 28. Mai ein Gruppenführerboot nahebei die Sehrohre eines U-Bootes. „M 37" warf auf die Sichtstelle eine Wasserbombe, doch die Zündung versagte. Der U-Bootsdrachen wurde ausgebracht, zwei weitere Schutzboote schlossen sich in Staffel an, die Gruppe begann nach dem von Marinebaurat Berghoff entwickelten Verfahren in weitem Bogen das U-Boot zu suchen, während das vierte Boot die Dampfer in die Hoheitsgewässer führte. Einer der auf 20 m Tiefe gesteuerten Drachen detonierte; die aufgewühlte Erde zeigte, daß er auf Grund gestoßen war. Als die drei Boote wieder am Ausgangspunkt ankamen, zündete ein zweiter. Das Wasser überzog sich mit Öl. Nach der Detonation zweier Wasserbomben wurde die Ölfläche noch größer.

Freilich konnte von bedeutenden Mengen nicht gesprochen werden, und die erhofften Luftblasen zeigten sich nicht. Dennoch war man überzeugt, das U-Boot vernichtet zu haben, zumal die Russen nach einiger Zeit den Untergang eines Bootes bekanntgaben.

Am 11. Juni kreuzte ein feindliches U-Boot aufgetaucht etwas südlicher bei Häradskär und untersuchte die außerhalb der Hoheitsgrenze vorbeikommenden Handelsschiffe. Eben wollte es einen trotz Abratens allein fahrenden deutschen Dampfer anhalten, als es selbst beschossen wurde. Das Führerboot „M 31" eines herannahenden Geleitzuges hatte sehr frühzeitig Verdacht geschöpft und eröffnete nun auf 80 hm das Feuer. Der zweite Schuß wurde von verschiedenen Seiten als Treffer beobachtet. Bald war das U-Boot weggetaucht. Fünf Schutzboote — von zwei Geleitzügen — nahmen die Verfolgung auf. Nicht weniger als vier U-Bootsdrachen zündeten, einer davon verursachte auffallend starke Schaumbildung. Wenn auch typische Anzeichen fehlten, wurde die Vernichtung des U-Bootes doch als wahrscheinlich angesehen. Es muß sich dabei um ein russisches U-Boot gehandelt haben, da kein englisches in der Gegend war.

In einer der folgenden, sehr hellen Nächte gab auf der Höhe von Kapelludden (Öland) ein Geleitboot Alarm, weil es im Kielwasser des letzten Dampfers ein halbgetauchtes U-Boot zu sehen meinte. Die sofort angesetzte Jagd in der Suchkurve verlief ergebnislos; jedenfalls war es kein englisches U-Boot.

Die Erzschiffahrt erfuhr nicht die geringste Einschränkung, obwohl die Abgabe der für die Nordsee bestimmten M-Boote, deren Mitwirkung man die Erfolge danken zu müssen glaubte, planmäßig weiterging. Nur auf der Linie Saßnitz-Trelleborg machte sich eine gewisse Unruhe bemerkbar. Die neben zwei schwedischen dort verkehrende deutsche Fähre wurde von der Eisenbahnverwaltung, sobald zur Begleitung kein M-Boot mehr gestellt wurde, aus dem Verkehr gezogen, bis der Admiralstab Ende Juli erklärte, daß Sicherung dort überhaupt nicht mehr notwendig sei.

Wer bereits jeden Angriffsgeist in der Baltischen Flotte erloschen glaubte, erstickt von den inneren Wirren, der täuschte sich. Am 8. August wurde der deutsche Dampfer „Friedrich Carow" (873 BRT.) in der Botten-Wiek, 50 sm südlich Luleå, ohne Warnung von zwei Torpedos des russischen U-Bootes „Wjapr" getroffen. Ein zweiter Dampfer, der einige Meilen hinter dem Geleitzug zurückgeblieben war, entkam. Das U-Boot tauchte auf, verschwand aber schleunigst wieder, als das führende schwedische Torpedoboot sich näherte. Der Untergangsort lag innerhalb der Hoheitsgrenze. Ob der dieserhalb von Schweden erhobene Protest Erfolg hatte, ist nicht bekanntgeworden. Jedenfalls wuchs bei den für die Sicherheit der Erzschiffahrt verantwortlichen Stellen die Besorgnis, die Russen würden sich nunmehr über die Rechte der Neutralen hinwegsetzen. Erst kürzlich, Mitte Juli, waren die Engländer Holland gegenüber ähnlich verfahren, indem sie sechs deutsche Dampfer teils kaperten, teils auf Strand jagten[1]).

Am 11. August feuerte das russische U-Boot „Tigr" einen Torpedo auf einen deutschen Geleitzug 4 sm westlich der Südspitze von Öland, also im freien Seegebiet,

[1]) Siehe „Der Krieg zur See", Nordsee Band VI.

aber gleichfalls ohne Warnung. Er verfehlte sein Ziel, und alle acht Dampfer kamen dank der Aufmerksamkeit der Schutzboote, die einen zweiten Angriff verhinderten, heil vorüber. Zur weiteren Bekämpfung des U-Bootes konnte die Küstenschutzdivision diesmal die S-Flottille ansetzen. Fünf Wochen lang kreuzte ständig eine Suchgruppe im Südausgang des Kalmar-Sundes, mit Horchgerät und durch guten Ausguck verhütend, daß wiederum ein U-Boot diese günstige Lauerstellung bezog. Außerdem wurde eine U-Bootsfalle entsandt. Diese, das Hilfsschiff „Alexandra", entdeckte am 13. August vor Oskarshamn eine Ölspur, folgte ihr und warf eine Wasserbombe, worauf sie einen Ölfleck beobachtete. Ein Erfolg ließ sich aber nicht nachweisen.

Englische U-Boote in der Ostsee vom Juni bis September 1917

(Nach Angaben der englischen Admiralität)

Die Zeiten geben den Aufenthalt im Operationsgebiet ohne Hin- und Rückmarsch an. U-Bootsstützpunkt war Hangö, im August zeitweise Reval.

Datum	U-Boot	Operationsgebiet	Ereignisse
1 bis 3. 6.	„E 9"	Wartestellung vor Libau	sichtet 1. 6. 2 Fischdampferlinien, am 2. 6. Suchlinie von 12 Zerstörern. (Es handelt sich um den U-Bootsalarm durch Flugzeuge und Luftschiff „LZ 120" am 1. und die U-Bootsjagd am 1./2. 6.) Keine Angriffsgelegenheit.
4. bis 8. 6.	„E 8"	Wartestellung vor Libau	sichtet 7. 6. U-Boot in N 30° O. (UC 57", das nichts bemerkt). Keine Angriffsgelegenheit.
13. bis 17. 6.	„E 19"	Gebiet südl. Öland zur Beobachtung des Handelsverkehrs durch den Kalmar-Sund	sichtet 14. 6. großen von 3 Fischdampfern geleiteten Dampfer von Süden in Kalmar-Sund einlaufend. Keine Angriffsgelegenheit.
16. bis 19. 6.	„E 9"	Wartestellung vor Libau	sichtet 15. 6. geflutetes russisches U-Boot, 16. und 17. 6. Luftschiff. Keine Angriffsgelegenheit.
20. bis 23. 6.	„E 8"	Wartestellung vor Libau	sichtet 20. 6. russischen Torpedo ohne Kopf, später in N 80° O aufgetauchtes U-Boot (deutsches Boot kommt nicht in Frage). Keine Angriffsgelegenheit.
24. bis 27. 6.	„E 1"	Wartestellung vor Libau	keine Meldung über Sichten, keine Angriffsgelegenheit.
5. bis 9. 7.	„E 19"	Wartestellung vor Libau	Beobachtung des Hafens und des Verkehrs. Sichtet 5. 7. Luftschiff, das den ganzen Tag in Sicht bleibt (U-Bootsalarm und U-Bootsjagd). Im inneren Hafen 2 alte Linienschiffe.

Datum	U-Boot	Operationsgebiet	Ereignisse
15. bis 20. 7.	„E 9"	Warteſtellung vor Libau	ſichtet 15. 7. 4 patrouillierende Zerſtörer, 17. 7. 2 Vorpoſtenboote, 18. 7. ein Luftſchiff, 19. 7. 2 Vorpoſtenboote.
27. 7. bis 1. 8.	„E 1"	Warteſtellung vor Libau (nach Reval)	ſichtet 29. und 31. 7. Luftſchiff.
2. bis 6. 8.	„E 19"	Warteſtellung vor Libau (von u. nach Reval)	ſichtet 4. 8. Vorpoſtenboote „wie immer". Schießt 2 Torpedos auf einen Dampfer aus Libau, ſüdwärts ſteuernd. Fehlſchüſſe (Angriff wird nicht bemerkt).
9. bis 13. 8.	„E 9"	Warteſtellung vor Libau (von u. nach Reval)	ſichtet 9. und 12. 7. Vorpoſtenboote, 10. und 11. in gleicher Richtung Rauchwolken. Keine Angriffsgelegenheit.
15. bis 20. 8.	„E 8"	Warteſtellung vor Libau (von u. nach Reval)	beobachtet 15. 8. aus 6 sm Entfernung: kleiner Kreuzer mit 3 Schornſteinen im Hafen. 17 Uhr 8 Zerſtörer mit Weſtkurs. 18. 8. Frachtdampfer Kurs Nord, innerhalb Torpedoſchußweite; Boot ſchießt nicht; keine Angabe des Grundes.
22. bis 26. 8.	„E 1"	Gebiet ſüdl. Öland und nördl. Stilo Bake (von Reval nach Hangö)	22. 8. ſüdl. Hoborg. 23. 8. ſüdl. Öland; beobachtet im Laufe des Tages acht neutrale Dampfer mit Kurſen Utklippan nach Öland. 24. 8. Gebiet 35 sm nördlich Stilo; keine Vorpoſten- oder Luftſchiffaufklärung. 25. 8. ſüdlich Öland, 26. 8. nördlich Stilo, nichts geſichtet.
29. 8 bis 5. 9.	„E 19"	Gebiet Bornholm bis Sund	29. 8. nördlich Bornholm. 30. 8. Gebiet Plantagenet—Darſſer Ort. 31. 8. Gebiet Stevns Klint. 1. 9. Gebiet ſüdöſtlich Arkona. 2. 9. Gebiet um Arkona. 3. 9. Gebiet Möens Klint und Stevn Klint (von „U 155" geſichtet), Falſterbo. 4. 9. gleiches Gebiet; getaucht vor 3 Torpedobooten, 3 Vorpoſtenbooten. Keine Angriffsgelegenheit.
10. bis 12. 9.	„E 8"	Warteſtellung vor Libau	beobachtet 11. 9. aus 6 sm Entfernung 3 kleinere Kriegsſchiffe im äußeren Hafen, zahlreiche kleinere Fahrzeuge im inneren Hafen. Keine Angriffsgelegenheit.
9. bis 15. 9.	„E 9"	Gebiet nördl. Stilo	ſchießt 12. 9. 2 Torpedos auf Geleitzug von 2 Dampfern mit 6 Schutzbooten; Fehlſchüſſe (Dampfer „Coburg"); 20 Minuten ſpäter mit Waſſerbomben beworfen. Schießt 13. 9. ſüdlich Öland nochmals Fehlſchuß, Ziel nicht angegeben; (Angriff nicht bemerkt.)

Datum	U-Boot	Operationsgebiet	Ereignisse
15. bis 18. 9.	„E 1"	Warteſtellung nordweſtlich Steinort	keine Beobachtung, keine Angriffsgelegenheit.
25. bis 27. 9.	„E 8"	Warteſtellung nordweſtlich Steinort	ſichtet 1½ Stunden von Hangö ruſſiſches U-Boot „Edenorog" in Seenot, bleibt ½ Stunde bei ihm. Sichtet 23 Uhr 20 in etwa 58′ N 21° O großes aufgetauchtes U-Boot im Mondſchein, offenbar „E 19" auf dem Rückmarſch von Libau. Verliert in der Nacht zu 26. 9. BB.-Schraube; da bei ſchwerer See mit 1 Schraube tauchunklar, Rückmarſch nach Hangö.
26. bis 29. 9.	„E 9"	Warteſtellung Mitte Dagerort—Gotska Sandö	keine Beobachtungen. Auf Rückmarſch Grundberührung auf Felſen unweit Hrö, nur leichte Beſchädigungen.
27. bis 30. 9.	„E 19"	Libau einſehen; wenn dort außergewöhnliche Schiffsanſammlung, ſofort zurückkehren u. melden; andernfalls 6 Tage im dortigen Gebiet bleiben	auf dem Hinmarſch im Sturm Antenne verloren. 27. 9. nichts geſichtet. Desgleichen 28. 9. 29. 9. bei zunehmendem Sturm und Seegang Beſteck bei Gotland geholt. 30. 9. 4,5 sm von der Südeinfahrt, im Hafen beobachtet: 2 Linienſchiffe mit 3 Schornſteinen, 1 kl. Kreuzer mit 3 Schornſteinen; im Kriegshafen 6 bis 7 Dampfer, im inneren Hafen 4 bis 5 Kriegsſchiffe (es waren „Emden", 5 Kreuzer der II. Aufkl.-Gruppe, „Danzig" und 3 Kreuzer des B. d. A. d. O.). (Kriegslotsendampfer ſichtete Sehrohr; Jagd mit 4 Torpedobooten und Flugzeugen blieb erfolglos).

An der pommerſchen Küſte bei Stilo wurde am 12. September ein Geleitzug angegriffen. Zwei Torpedos gingen dicht hinter dem Dampfer „Coburg", der geſchickt auswich, vorbei. Die Bekämpfung des U-Bootes — es war „E 9" — durch die Fiſchdampfer war erfolglos, zum Teil wegen Verſagens mehrerer Waſſerbomben. Die S-Flottille legte, infolge ihrer geringen Geſchwindigkeit erſt nach 24 Stunden, an vier Stellen ſenkrecht zur Küſte Horchlinien aus. Sie hörte nichts und mußte bald vor aufkommendem Sturm unter Land Schutz ſuchen; das U-Boot war nach Norden abgelaufen.

Zuletzt kam ein feindliches U-Boot am 20. September auf fünf Handelsſchutzboote zum Angriff, die an der Außenſeite von Öland nach Norden ſteuerten, während ihre Dampfer den Kalmar-Sund benutzten, um erſt am Nordausgang wieder zum Geleitzug zu treten. Neuerdings wurden alle Schiffe, die nicht tiefer als 6 m gingen, auf dieſen Weg verwieſen. Die Geleitgruppe befand ſich weit innerhalb der Hoheitsgewäſſer. Das Führerboot, der ziemlich große, aber flach gebaute Dampfer „Grüß

Gott", wäre trotz energischen Daraufzudrehens fast getroffen worden; ein Torpedo ging unter dem Heck durch, der andere 1 m vor dem Bug vorbei. Während der mehrstündigen Jagd beobachtete man viel Öl, auch Blasen und sogar ein großes Sprengstück; 22 Wasserbomben wurden geworfen. An der Vernichtung des U-Bootes war nach Ansicht des Kommandanten kaum zu zweifeln. Der Angreifer war das russische U-Boot „Gepard", das sich kurz darauf einer vierwöchigen Reparatur unterziehen mußte.

Die Handelsschutzflottille glaubte in den sechs Gefechten dieses Jahres drei U-Boote zerstört oder doch schwer beschädigt zu haben. Die Küstenschutzdivision, der Oberbefehlshaber und besonders der Admiralstab gewannen aus den Gefechtsberichten keinen so günstigen Eindruck. Die als Beweis dienenden Erscheinungen wurden je länger desto mehr auf das Öl und Fett zurückgeführt, mit dem die empfindlichen Einrichtungen der Bekämpfungsmittel gegen Nässe geschützt waren. Tatsächlich sind drei russische U-Boote von Fernunternehmungen nicht zurückgekehrt: „Bars", ausgelaufen am 16. Mai, „Lwiza" im Juni, und im Juli oder August „A. G. 22"; dieses soll die Libauer Gewässer zum Operationsgebiet gehabt haben. Solange nicht genauer bekannt ist — und das ist auch heute noch nicht der Fall —, wann und wohin sie ausgelaufen sind und ob für die Gefechte auch andere U-Boote in Betracht kommen, muß die Frage nach dem Schicksal der Verschollenen ebenso offen bleiben wie die nach den Erfolgen der Geleitgruppen.

U-Bootsdrachen und Wasserbomben hatten sich im ganzen bewährt. Wenn ihre Zünder zuweilen versagten, so lag das an den Beanspruchungen, denen sie auf kleinen Fahrzeugen bei schlechtem Wetter ausgesetzt waren, an der Verschlechterung des Materials, an der Messing-, Kupfer- und Gummiknappheit und an der geringen Übung der Besatzungen. Das Berghoffsche Verfahren ermöglichte eine planmäßiges Suchen des getaucht fahrenden U-Bootes, hatte aber eine gute Schätzung des Abstandes vom Sichtungspunkt, zielbewußtes Handeln sowie eine gewisse Mindestzahl und Geschwindigkeit der Geleitboote zur Voraussetzung; diese waren dafür im allgemeinen zu gering. Die Unterwassergeräuschempfänger der S-Flottille waren nur zu gebrauchen, wenn das Schiff gestoppt lag und alle Maschinen stillstanden. Dieser ersten Form eines Horchgeräts war die Probe des Ernstfalles bisher nicht beschieden gewesen. Auch die Netze in der westlichen Ostsee waren nicht zum Tragen gekommen.

Eine vorzügliche Waffe war sicherlich die Mine. Freilich lagen die Sperren infolge der Ausdehnung des Seeraumes und der beschränkten Zahl der Minen weit verstreut. In den einzelnen Sperren übertraf der Minenabstand (50 m), selbst wenn der Seegang noch keine Lücken gerissen hatte, die Breite eines U-Bootes um ein Vielfaches, so daß keineswegs jedes durchfahrende U-Boot gefährdet war. Marschierte es getaucht, so kam die Sperre überhaupt nicht zur Geltung. Das Minengebiet sollte ja auch in erster Linie gegen Überwasserstreitkräfte wirken. Trotzdem sind vielleicht die drei oben genannten russischen U-Boote dem großen Minenfeld vor dem Finnischen Meerbusen zum Opfer gefallen.

Über die Umstände, die die russische U-Bootsverwendung keinen größeren Umfang annehmen ließen, können nur Vermutungen geäußert werden. Zweifellos haben die Verluste hemmend gewirkt, schon durch die Ungewißheit, ob sie durch Minen oder

durch andere Abwehrmaßnahmen verursacht und wo sie eingetreten waren. Die neu fertig werdenden U-Boote brauchten, wie sich aus dem Funkverkehr ergab, lange Zeit zum Einfahren des Bootes und der Besatzung. Die Kommandanten verfuhren offenbar auf dem Marsche und beim Angriff mit übergroßer Vorsicht. Sonst hätten sie, wenn sie sich schon des Torpedoangriffs ohne Warnung bedienten, öfters schießen und mehr als einmal treffen müssen. Sie hatten an der schwedischen Küste, auch außerhalb der Hoheitsgrenze, täglich Gelegenheit, aus den oft viele Seemeilen langen Geleitzügen sich ihre Opfer herauszuholen. Die noch lohnenderen Gewässer westlich Bornholm wurden überhaupt nicht mehr aufgesucht. Der lebhafte militärische Transportverkehr längs der deutschen Küste blieb mit zwei Ausnahmen unbehelligt. Kein U-Boot machte den Versuch, die Verbindung zwischen der Heimat und Libau zu stören. Mit Recht sahen die deutschen Ostseestreitkräfte darin einen Erfolg ihres rührigen und unermüdlichen Wirkens.

Schwerer lasteten auf der Kriegführung des Gegners die inneren Schwierigkeiten (siehe Kapitel 6). Vor allem versagten die Werften mehr und mehr. Bau, Instandhaltung und Reparatur der U-Boote überstieg an sich schon die Kräfte der russischen Industrie, mancherlei Maschinen und Geräte, zuletzt ganze Boote, wurden aus dem Ausland bezogen. Nun trat nach Materialknappheit, Lähmung des Verkehrswesens und infolge der Revolution eine beträchtliche Abnahme der Arbeitsleistung hinzu. Auf den Booten selbst führten die Unruhen zur Lockerung der Disziplin, wenn auch nicht in gleichem Maße wie auf den großen Schiffen. Drei Viertel der älteren U-Bootsoffiziere sollen von ihren Besatzungen abgesetzt worden sein, einige haben wohl auch in Verfolg der bei anderen Stellen eintretenden Veränderungen gewechselt. Daher waren die meisten Kommandanten jetzt sehr jung und ohne Erfahrung.

Nahezu störungslos wickelte sich der gegen das Vorjahr noch gewachsene deutsche Seeverkehr ab. Die Handelsschutzflottille geleitete auf den Strecken Swinemünde—Landsort und Swinemünde—Libau von Ende April bis Anfang Dezember 1917 annähernd 4 000 Schiffe. Von ihnen gingen nur zwei infolge von Grundberührung verloren, ein drittes sank nach selbstverschuldeten Zusammenstoß mit einem Geleitboot (zusammen 3 000 BRT.). „Friedrich Carow" (873 BRT.), der sich einem schwedischen Geleit angeschlossen hatte, wurde in der Botten-Wiek völkerrechtswidrig torpediert (siehe Seite 132). Zwei deutsche Erzdampfer (3 300 BRT) gerieten in die Gjedser-Sperre. Auch mehrere Kriegsfahrzeuge ließen die nötige Vorsicht außer acht und kamen den Minen zu nahe: vor dem Kieler Hafen sank der Logger „Staa", bei Gjedser das Vorpostenboot „Hersing", am Sund der Netzleichter „V" und das Lichtsperrschiff „Bothnia". Ein Fischermotorboot strandete bei Klintholm (Möen), Vorpostenboot „Cöln" wurde in der Gjedser-Sperrlücke von einem Dampfer gerammt und zum Sinken gebracht. Durch Zusammenstöße wurden beschädigt „T 144"[1]) (S-Flottille) und „Silvana", das Führerboot einer Geleitgruppe. Vorpostenboot „Estebrügge" stieß südlich Memel auf eine treibende Mine, konnte aber nach Danzig

[1]) Die Torpedoboote „S 138" bis „G 173" wurden am 24. 9. 1917 in „T 138" bis „T 173" umbenannt, um Verwechslungen mit Neubau-Nr. zu vermeiden.

eingebracht werden. Die Personalverluste waren im ganzen gering[1]). Die schwedische Marine hatte den Verlust des Zerstörers „Elas Uggla" zu beklagen, der in der Botten-See strandete.

Mehr als 5 Millionen t Eisenerz wurden in diesem Jahr zu Schiff hereingebracht, davon reichlich die Hälfte aus Luleå und immerhin 250 000 t aus Narvik entlang der ganzen norwegischen Küste und durch das Kattegat. Aus Schweden kamen außerdem 11 000 Pferde und mancherlei für die deutsche Kriegswirtschaft wertvolle Güter. Norwegen lieferte wenig, Dänemark aber bedeutende Mengen Lebensmittel und monatlich 1 000 bis 3 000 Pferde. Die Ausfuhr von Kohle und Eisen war stark zurückgegangen, weil seit dem Winter 1916/17 sowohl die Erzeugung wie besonders der Transport mit den stets wachsenden Anforderungen nicht hatte Schritt halten können. Versuche, den Hafen von Rotterdam und neutralen Schiffsraum hierfür nutzbar zu machen, scheiterte daran, daß England die Schiffe ohne Rücksicht auf das Völkerrecht kaperte. Anderseits erachteten die deutschen Marinestellen es für nicht angebracht, neutrale Dampfer durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal oder auch nur durch die innere Deutsche Bucht nach Horns-Riff—Skagen fahren zu lassen.

Die Beziehungen zu den skandinavischen Staaten blieben im ganzen unverändert. Freilich ließ sich die Presse mehr und mehr auch in Stockholm bei dem geringsten Anlaß zu heftigen Ausfällen gegen Deutschland hinreißen, und bei amtlichen Verhandlungen wurde es immer schwerer, Einvernehmen zu erzielen. Der Grund war nicht etwa in Mißgriffen der deutschen Seekriegführung zu suchen, sondern in den wirtschaftlichen Nöten, die von Monat zu Monat stärker alle Staaten und Völker bedrückten. Beispielsweise konnte Schweden 1917 sowohl von Deutschland wie von England nur den dritten Teil der vorjährigen Kohlenmenge erhalten. Selbst Dänemark mußte im Dezember Butterkarten einführen. Norwegen mit seiner großen, ausschließlich für die Verbandsmächte fahrenden Handelsflotte erlitt schwere Verluste durch den uneingeschränkten U-Bootskrieg. Es war zu verstehen, wenn die Schweden, bei denen das Brot knapp wurde, die Versenkung dreier Getreidedampfer als feindselige Handlung betrachteten. Daß dem allem die widerrechtliche, auch gegen die Neutralen rücksichtslos geführte englische Blockade zugrunde lag, wurde bei den neutralen, der feindlichen Propaganda allzu zugänglichen Völkern ungenügend gewertet. Die Regierungen waren, auch wenn sie klar sahen, im täglichen Kampf um das Dasein ihres Landes gezwungen, der Stimmung Rechnung zu tragen, es mit keinem der Kriegführenden zu verderben und dauernd mehr oder weniger geschickt zu lavieren.

Die russischen und englischen U-Boote hatten immerhin den Erfolg, daß sie nicht unbedeutende deutsche Kräfte in der Ostsee banden. Hätten sie sich nicht geregt, so wären wohl im Laufe des Sommers Handelsschutzflottille, S-Flottille und mindestens eine Torpedobootsflottille zurückgezogen worden. Die Entwicklung der Lage in Petersburg und in der Baltischen Flotte war in Deutschland recht gut bekannt. Trotzdem blieb ungewiß, ob auch die Zerstörer und die U-Boote auf längere Zeit zu Vor-

[1]) Die Verluste an Luftschiffen siehe Seite 127, an Flugzeugen Seite 126. Vgl. auch Kapitel 9.

stößen außerstande waren. Gab man den Geleitdienst auf, so konnten selbst wenige U-Boote großen Schaden anrichten, bevor von neuem ausreichende Schutzmaßnahmen getroffen waren. Auch war mit der Möglichkeit zu rechnen, der Feind werde eines Tages jede Rücksicht Schweden gegenüber fallen lassen und planmäßig die in den Hoheitsgewässern fahrenden Dampfer angreifen. Schließlich sprach bei allen Erwägungen das Bestreben mit, für den Fall eines Krieges mit Dänemark gerüstet zu sein. So kam es, daß 1917 eine über den augenblicklichen Bedarf hinausgehende Sicherung aufrechterhalten wurde.

Hätte man den Krieg mit Rußland als praktisch beendet ansehen können, wäre gar ein Waffenstillstand zu haben gewesen, dann wären die Luftschiffe, Flugzeuge und die drei U-Boote nicht im Osten festgehalten worden. Namentlich die letzteren hätten im Handelskrieg gegen England Wichtigeres leisten können als in der Botten-See. Siehe die Zusammenstellung 2, Seite 37).

Kapitel 9

Der Stellungskrieg im Rigaischen Meerbusen 1917

Anfang Januar hatten die Russen an der kurländischen Aa in Richtung auf Mitau angegriffen. Sie gewannen einige Kilometer Raum, konnten aber den Erfolg nicht ausbauen, weil eine größere Offensive nicht vorbereitet und von der russischen Kriegsleitung auch nicht beabsichtigt war. Schon nach 14 Tagen eroberte die 8. Armee in der „zweiten Winterschlacht an der Aa" ihre alten Stellungen zurück. Man hatte bei dem ältesten Seebefehlshaber in Libau angefragt, ob mit dem Eingreifen von „Slawa" oder Kanonenbooten zu rechnen sei und ob deutsche U-Boote und Torpedoboote in den Rigaischen Meerbusen entsandt werden könnten. Angesichts der noch zunehmenden Kälte wurde beides für zunächst ausgeschlossen erklärt und die Dauer der Vorbereitungen auf mindestens zwei Wochen veranschlagt. Unter diesen Umständen wurde auf die Mitwirkung der Marine verzichtet. Nur ein Landflugzeug der Hallenschutzstation Wainoden nahm von Tuckum aus an dem Gegenstoß teil. Auch russische Schiffe zeigten sich nicht. Der Panzerkreuzer „Admiral Makaroff", der im Moon-Sund überwinterte, was auf deutscher Seite nicht bekannt war, hat offenbar die Eisdecke nicht mehr durchbrechen können.

Ein russischer Angriff konnte sich jederzeit wiederholen. Es war zu hoffen, daß eines Tages genügend Truppen zur Verfügung stehen würden, um das aus vielen Gründen wichtige Riga zu nehmen. Dann mußte die Marine bereit sein, die große russische Minenstellung in der Irbenstraße zu überwinden und die Seeherrschaft im Rigabusen zu erkämpfen und zu halten. Schon wenn die Russen wieder anfangen sollten, von See her die deutsche Landfront zu belästigen, würde die Armee die Hilfe der U-Boote fordern. Vielleicht würde es dann zu der Unternehmung gegen Ösel kommen, die wiederholt in Erwägung gezogen war. Großadmiral Prinz Heinrich bemühte sich daher, entsprechende Vorbereitungen so weit wie möglich zu treffen.

Die Minenräumdivisionen erhielten Auftrag, den minenfreien Weg unter der kurländischen Küste wieder herzustellen und den zu seinem Schutz ausgelegten Minenschirm zu vervollständigen. Durch unauffälliges Arbeiten sollte Gegenmaßnahmen des Feindes vorgebeugt werden. Die Operationsrichtlinien enthielten ferner Offensivaufgaben, ähnlich denen, die 1916 zur Schädigung der russischen Verteidiger nicht ohne Erfolg durchgeführt waren: Eindringen der U-Boote, Auslegen von U-Minen im Eingang zum Moon-Sund, vor Dünamünde und Arensburg, Angriffe von Torpedoflugzeugen, Vorstöße von LM-Booten, d. h. leichten und schnellen, mit einem Torpedo bewaffneten Motorbooten, und Verseuchung des Seegebiets südlich Zerel, wo die russischen Wachfahrzeuge sich aufhielten, mit Hilfe von Minenräumbooten.

Mitte April, als sich gerade die Eisfelder in der Irbenstraße und weiter im Norden lösten, verbot der Admiralstab bis auf weiteres offensive Unternehmungen. In Rußland tobte seit vier Wochen die Revolution, die große Masse des Volkes wollte den Frieden. Auch die russische Armee wurde von der Bewegung ergriffen und kämpfte vorläufig nicht mehr (siehe Kapitel 6). Von deutscher Seite wurde der Versuch gemacht, durch Aufnahme freundschaftlichen Verkehrs zwischen den Schützengräben zu einem Waffenstillstand zu kommen. Diese Bestrebungen sollten nicht gestört werden. Erlaubt wurden nur die großen Minenunternehmungen (Kapitel 7), die unauffällig und vor allem unaufschiebbar waren. Als jedoch Ende April russische Kriegsschiffe in der Irbenstraße erschienen, offenbar um Minen zu legen, und Flugzeuge über Zerel gesichtet wurden, der Feind also den Kampf wieder aufnahm, beantragte und erhielt Konteradmiral Hopman auch für den Bereich des Rigaischen Meerbusens Handlungsfreiheit.

Ebenso trug die 8. Armee keine Bedenken, das ihr unterstellte Sonderkommando der Marine die ihm gestellten Aufgaben in Angriff nehmen zu lassen. Wie im Vorjahr wurde in der Flanke der deutschen Stellungen ein Minenfeld gelegt. Unter Leitung von Korvettenkapitän v. Britzke wurden die Minen und zwei für diesen Zweck besonders gebaute Motorboote über Land nach Kösterzeem gebracht; der vorjährige Stützpunkt Kneis lag jetzt zu dicht hinter der Front. Der Transport machte beträchtliche Schwierigkeiten, da gerade die Schneeschmelze einsetzte und weil die Boote 16 m lang, 3,5 m breit und 8 t schwer waren. Bis die Feldbahn notdürftig für solches Maß hergerichtet war, mußten große Strecken mit einem Wandergleis bewältigt werden. Die Ablaufbahn mußte 300 m weit in die See vorgestreckt werden, um die Boote, die mit einer Ladung von 10 Minen 1,35 m tief gingen, zum Aufschwimmen zu bringen. Trotz weitgehender Unterstützung durch Pioniere und Kommandos des Heeres dauerten die Arbeiten sieben Wochen, gerechnet von der Ankunft in Tuckum, bis zum 17. Mai.

Nunmehr waren die Nächte schon so kurz, daß die Boote trotz ihrer guten Geschwindigkeit (10 sm) nur bis an die Ostseite des alten Sperrfeldes gelangten. Dort wurden bis zum Monatsende 116 Minen in 12 Sperren geworfen. Der ursprüngliche Plan, sie weiter im Süden zu legen, wurde aufgegeben, weil der Feind die See mit Scheinwerfern ableuchtete. Vielleicht war er durch Spionage oder Gefangenenaussagen aufmerksam geworden. Genaue Kenntnis von dem, was vorging, erhielt er jedoch nicht. Auch das Minenfeld vom vergangenen Jahr ist ihm verborgen geblieben.

Aber die Sperren kamen nicht zur Wirkung, weil die Russen in diesem Jahr fernblieben.

Die Küste war artilleristisch nach wie vor recht schwach geschützt. Die drei Landsturmbatterien, die nordöstlich Tuckum eingebaut waren, hatten keine ausreichende Schußweite. Um die Minenfelder bestreichen zu können, wurden noch im Juni zwei Flachbahngeschütze angefordert; die Marine war jedoch an mittleren Geschützen und besonders an Personal so knapp, daß der Bau dieser weniger wichtigen Batterie unterbleiben mußte. Die Kavalleriedivision, die den Abschnitt von der Front bis Domesnäs gegen eine Landung sicherte, verfügte nur über einige Feldgeschütze. Bei der Flugstation Angernsee, also weit landeinwärts, standen vier 8,8-cm-Flak der Marine. Die aus zwei 15-cm-Schiffsgeschützen bestehende Batterie Rojen, gebaut zur Vervollkommnung dieses kleinen U-Bootsstützpunktes, wurde erst Ende Juli schußbereit.

Der Ausbau der Nordküste Kurlands als Schutz für den minenfreien Weg war im Frühjahr nahezu beendet (siehe Zusammenstellung Seite 142). Der östliche Teil war erheblich verstärkt worden. Allgemein waren die Befehlsübermittlungs- und Entfernungsmeßanlagen wesentlich verbessert. Viel erhoffte man von 8 Unterwassergeräuschempfängern, die 50 bis 60 hm vor der Küste ausgelegt waren; eine Motorbarkasse hatte sie im Mai nicht ohne Schwierigkeiten an Ort und Stelle gebracht und auf den Grund versenkt. Paarweise mit den Batterien verbunden, sollten sie auch bei Nacht und unsichtigem Wetter die Abwehr feindlicher Minenleger ermöglichen. Mit dem Hafenbau in der Mündung des Irbeflüßchens mußte nach den Stürmen des Winters von vorn angefangen werden. Bald jedoch wurde der Bau eingestellt, weil er nicht vor Ende 1918 fertig werden konnte und bis dahin unverhältnismäßig viel Arbeitskräfte, Pferde und Material beansprucht hätte. Im Laufe des Frühjahrs wurden die Feldbahnen Windau—Michaelsturm—Klein-Irben—Petragge und Talßen—Dondangen—Klein-Irben fertig; erstere wurde von Marinepersonal betrieben. Der Bau einer 24-cm-Batterie, von der sich der O. d. O. eine gute Hilfe beim Einbruch und nachher die dauernde Beherrschung des Eingangs in den Rigaischen Meerbusen versprach, war im Januar endgültig abgelehnt worden, weil Admiralstab und Generalstab den Bedarf anderer Stellen, besonders der Westfront für dringender ansahen.

Alle Batterien waren in der Matrosenartillerie-Abteilung Nordkurland, Korvettenkapitän Wodarz, zusammengefaßt, unterstanden dem Befehlshaber der Marineanlagen in Libau und Kurland, Konteradmiral Vegas, und gehörten zum Bereich der Marinestation der Ostsee in Kiel. Im Fall eines feindlichen Landungsversuchs traten sie unter den Befehl der für den Küstenschutz verantwortlichen Stellen der 8. Armee oder, westlich Domesnäs, des Gouvernements Libau. Für gewöhnlich hatten sie eng mit den Seestreitkräften zusammenzuarbeiten; sie waren nach den Bedürfnissen des Seekrieges geschaffen und entwickelt worden, die Seebefehlshaber hatten dementsprechend mitgewirkt. Zu den Marinelagen rechneten auch die Flugstationen Libau, Windau, Angernsee und Schlüterhof. Sie erhielten ihre Operationsbefehle im wesentlichen vom Befehlshaber der Aufklärungsschiffe in der östlichen Ostsee bzw. der 8. Armee, waren aber organisatorisch Glieder der I. Seeflieger-Abteilung in Kiel. Dieses verwickelte und keineswegs eindeutige Unterstellungsverhältnis ergab sich aus

Befestigungen in Kurland

Juni 1917

Ort	Geschütze cm	Reichw. hm	Masch. K. cm	Scheinw.	Ger. Empf.	Bemerkungen
Libau	8—24	232				in 4 Panzertürmen auf den Molen
Windau	2—15	165		1 gr.		
	4— 8,8↑	133		1 kl.		
Lyserort	2—10,5	122	3—3,7↑	1 gr.	2	
Samel				1 kl.		ab August 2—8,8 cm↑
Michaelsturm	2—10,5	108	3—3,7↑	1 kl.	2	früher Pissen genannt
Gr. Irben	4— 8,8↑	133	3—3,7↑	3 kl.		
Sikragge	3—15	165		1 gr.	2	ab Juli 2—3,7 cm↑ später in Samel und Kl. Irben
	4— 8,8↑	91				
Kl. Irben	1—15	165	3—3,7↑	2 kl.		in Radlafette ab August 2—8,8 cm↑
Petragge	3—15	165	2—3,7↑	1 gr.	2	
Rojen			3—3,7↑	2 kl.		ab Juli 1—15 cm
Angernsee	4— 8,8↑	133	4—3,7↑	3 kl.		
Wainoden			2—3,7↑	2 kl.		

[1]) ↑ bedeutet Flak.

der Lage Kurlands zwischen Front und Heimat, aus dem besonderen Charakter der verschiedenen Kriegsschauplätze und aus der Eigenart der Waffen. Dank dem vertrauensvollen Zusammenarbeiten und der Hilfsbereitschaft aller Teile hat es sich die Kriegsjahre hindurch bewährt und nie zu ernsteren Reibungen geführt.

An See- und Luftstreitkräften stand für die Operationen am Rigaischen Meerbusen wenig zur Verfügung. Sobald die lähmende Wirkung der Revolution auf die russische Seekriegsführung in Erscheinung trat, wurden die besten Kräfte für den U-Bootskrieg frei gemacht. Die aus F-Booten bestehende II. Minenräumdivision, die im März vorübergehend der Hochseeflotte zugeteilt worden war, blieb nunmehr in der Nordsee. Alle Libauer Fernlenkboote mußten nach Flandern abgegeben werden, ebenso die für Kurland bestimmten LM-Boote und die neue Torpedoflugzeugstaffel. Man hatte sich mit 6 zweimotorigen Großflugzeugen zu begnügen, die, ursprünglich gebaut für den Torpedoschuß, jetzt für den Abwurf von zehn 60-kg-Bomben und einer Mine

eingerichtet wurden. Im übrigen waren die Flugstationen mit Bomben-, Aufklärungs- (1 M. G.) und Kampfflugzeugen (2 M. G.), darunter auch Kampfeinsitzer, ausreichend besetzt (siehe Aufstellung).

Seeflugstationen Sommer 1917 (Kurland)

		Flugzeuge[1]	Personal	Feindflüge monatlich	
Libau	Oblt. z. S. Klein (Hubert)	8 = 10 =	150 = 180 =	120 = 170 =	Aufklärung und Angriffe z. T. von Windau aus
Windau	Kaptlt. Mans	12[2]) = 29[3]) =	230 = 270 =	120 = 180 =	Stützpunkt in der Irbemündung
Angernsee	Kaptlt. Berthold	10[2]) = 22[3]) =	200 = 250 =	120 = 180 =	
Landflugstation					
Schlüterhof	Hptm. Götze	2 = 6[3]) =	?	24	Mitte Mai bis Mitte Juni, später in Tuckum

[1]) Die Zahl der jeweils verfügbaren Besatzungen war erheblich geringer.
[2]) Darunter 3 Großflugzeuge.
[3]) Darunter 2 Kampfeinsitzer

Auf dem Wasser stellte ein probeweise gebautes, einen Torpedo tragendes Gleitboot die einzige Angriffswaffe dar, abgesehen von den drei U-Booten „U 33", „U 35", „UC 79". Die gesamte Minensuch- und Räumarbeit war von der III. Minenräumdivision zu bewältigen, im besonderen von der aus 5 F-Booten bestehenden 1. Halbdivision. Die langsamere und nicht so seetüchtige IV. Minenräumdivision, die als Ersatz für die II. aus der mittleren Ostsee überwiesen war, konnte auf vorgeschobenem Posten nicht viel nützen.

Anfang Mai begann die III. Minenräumdivision, gestützt auf das in Windau liegende Mutterschiff „Inkula", mit der Sucharbeit. Kapitänleutnant Weidgen konnte den alten Weg beibehalten; nur auf dem Lyserort-Riff, wo mehrere 6-m-Stellen gefunden wurden, verschob er ihn ein Stück seewärts; Ende des Monats wurde die Irbemündung erreicht. Von der Schiffssperre Jaunzeem waren noch die Masten dreier Wracks sichtbar. Die weiter östlich versenkten russischen Fahrzeuge hatten im Eisgang so gelitten, daß sie nur an dem Ausschlippen des Suchgeräts erkannt wurden. Minen wurden bis Klein-Irben und Petragge nicht gefunden. Erst bei der Verbreiterung dieses letzten Abschnitts nach Norden stieß die 1. Halbdivision am 12. Juni auf eine russische Sperre. Sie erstreckte sich, wie alsbald festgestellt wurde, in westlicher Richtung mindestens bis Jaunzeem, bildete also eine willkommene Flanken-

deckung. Der minenfreie Weg wurde nunmehr als vollendet angesehen. Ein weiteres Vordringen konnte dem Feind nicht verborgen bleiben, mußte darum hinausgeschoben werden, bis die Nächte dunkler und länger wurden oder bis der Einbruch unmittelbar bevorstand.

Von Ende Juni an wurde der Minenschild erneuert. Um die Sperren auf einer Fahrt werfen zu können, hatte man die beiden Minenmotorboote des Sonderkommandos v. Britzke, die bei ruhigem Wetter 19 Minen trugen, herangezogen. Die F-Boote übernahmen die navigatorische Führung und vorher das Absuchen der Kurse und Sperrgründe. Bei den zahlreichen Minensuchanläufen zeigte sich, daß die bei Klein-Irben gefundene russische Sperre bis querab von Michaelsturm (Pissen) reichte und im Osten von anderen Sperren überlappt wurde, so daß am 29. Juni nur zwei von den vorgesehenen acht Sperren gelegt zu werden brauchten. Anschließend an diese beiden wurden dann noch nördlich Lyserort drei Sperren am 2. Juli und 29. Juli geworfen; diese zählten je 57 Minen, so daß die Boote zweimal fahren mußten. Eine Anzahl Oberflächenstände, auf schlechte Unterbringung auf dem Lagerprahm zurückzuführen, wurde abgeschossen. Anfang August hatte die III. Minenräumdivision dank rastloser, geschickter Arbeit die Aufgabe gelöst. Der minenfreie Weg war fast lückenlos gesichert, zum größeren Teil durch russische Minen, im Westen durch 247 deutsche.

Die 2. Halbdivision, unterstützt von der in Bildung begriffenen I. Minenräumdivision, hielt währenddessen den Weg unter Kontrolle. Am 19. Juli fand sie in Höhe von Samel eine kleine Sperre. 8 Tage später wurde eine Seemeile südlich davon eine verseuchte Stelle entdeckt. Schaden verursachten die Minen nicht, aber die wenigen alten Boote hatten jedesmal eine Woche zu tun, bis das Gebiet minenfrei gemeldet werden konnte.

Diese Verseuchungen kamen nicht überraschend. Die Küstenbatterien hatten wiederholt verdächtige Fahrzeuge gesichtet, freilich nur jenseits des minenfreien Weges. In der Nacht vom 11. zum 12. Mai feuerte die 8,8-cm-Batterie Sikragge auf vier Motorboote, die im Abstand von 3 bis 4 sm an der Küste entlang fuhren. Am 11. Juni beschossen Petragge und Sikragge nicht lange vor Mitternacht auf 140 hm drei Zerstörer und Minenschiffe, verloren sie aber trotz der ungewöhnlichen Helligkeit nach 50 Schuß aus den Augen. Hin und wieder streiften einzelne Boote den Schußbereich der Küstenartillerie. In den Unterwassergeräuschempfängern waren zuweilen Motorfahrzeuge zu hören. Die noch unvollkommene Anlage und das wenig geschulte Personal konnte jedoch nur andeuten, in welcher ungefähren Richtung und Entfernung sich die Gegner befanden. Sie mit Scheinwerfern und Leuchtgranaten zu fassen, glückte den Batterien nicht. Mehr als einmal sahen die Flieger bei Zerel und auf Arensburg-Reede Dampfer liegen, die zum Minenlegen eingerichtet und hin und wieder mit Minen beladen waren.

In der Luft hatte sich dieselbe Lage ergeben wie im vorigen Jahre; die Russen sahen sich von vornherein in die Verteidigung gedrängt, obwohl es im Mai auf deutscher Seite an Flugzeugen fehlte; ein neuer Typ erwies sich als zu wenig seetüchtig, eine Anzahl Flieger war ohne Erfahrung. Die Flugstation Windau, die jetzt an Land, am Ufer des Vorhafens untergebracht war, befand sich noch im Ausbau. Trotzdem wurde die Aufklärung alsbald bis zu den Küsten von Ösel ausgedehnt, und

neben die Sicherung der Minenräumboote traten Angriffe auf Lebara. Bereits am 12./13. Mai und in der folgenden Nacht warf eins der Großflugzeuge, geführt vom Stationsleiter, Kapitänleutnant Mans, seine 60-kg-Bomben auf die feindliche Flugstation. Am 18. verfolgten die Windauer Seekampfeinsitzer, Leutnant zur See Viktor Schulz und Oberflugmeister Weiß, von der Irbemündung aus ein aufklärendes Flugboot. Nicht weniger als 5 Russen starteten zur Abwehr. Zwei davon wurden von den beiden Einsitzern abgeschossen. Zwei weitere stießen, wenn die Beobachtung eines in größerer Höhe stehenden deutschen Sicherheitsflugzeuges richtig war, in der Luft zusammen und stürzten ab.

Die Flugstation Angernsee konnte sich erst später beteiligen, schon weil die Anlagen von der Schneeschmelze her wochenlang überschwemmt waren. In der Nacht vom 9. zum 10. Juni griff Kapitänleutnant Berthold mit zwei Großflugzeugen Arensburg an. Er und sein Beobachter, Leutnant zur See Gastpar, trafen ihr Ziel so gut, daß beide Flugzeughallen in Flammen aufgingen, womit die Station für lange Zeit ausgeschaltet war. Am 13. und 14. morgens wurde Runö angeflogen, ungeachtet des Abwehrfeuers eines Zerstörers. Das Hauptziel, die FT-Station, wurde beschädigt. Sicherheitshalber gingen am 15. unter dem Schutze einer Kampfstaffel zwei Flugzeuge am Strand nieder, und Leutnant zur See Böhmer zerstörte die Station vollends mit Sprengpatronen und Feuer. Die russische Besatzung von 2 Offizieren und 20 Mann hatte sich im Walde versteckt und machte von ihren Maschinengewehren keinen Gebrauch. Einige Wochen später gab der Feind die Insel ganz auf.

Im übrigen fand sich nicht oft Gelegenheit zu Bombenangriffen. Die wenigen lohnenden Ziele waren durch Flak-Batterien geschützt, so daß die Flugzeuge bei Tage sich auf 3000 m, in hellen Nächten wenigstens auf 1000 m halten mußten. Aus dieser Höhe und mit den einfachen Zielapparaten war das Abkommen schwierig, der Einfluß des Windes kaum richtig zu schätzen. Selbstverständlich griffen die Großflugzeuge an, als die Aufklärung am 10. Juni in der Arensburger Bucht einen „Gangut" entdeckte; leider entpuppte sich das Großkampfschiff am anderen Morgen als Zerstörer. Nach einiger Zeit begegnete man dort wieder russischen Fliegern, so daß sich ein erneuter Angriff auf die Flugstation empfahl (19. August). Auch wurden auf Anforderung der Armee Fabrikanlagen bei Dünamünde mit Bomben belegt (2./3. August). Am 12. und 13. Juli versuchte Windau, unterstützt von Libau, die Flugstation Papensholm außer Gefecht zu setzen; diese war erheblich vergrößert worden und war stark belegt. Am zweiten Tage waren nicht weniger als 20 Flugzeuge aufgeboten, von denen 10 mit 15 großen, 42 kleinen und 22 Brandbomben (etwa 1500 kg) beladen war; die anderen 10 dienten als Jagdschutz. Als Erfolg konnte nur die Zerstörung eines Hauses und sämtlicher Telephonleitungen gebucht werden. Vernichtende Wirkung konnte offenbar nur ein Glückstreffer zeitigen, denn die Sprengkraft der 60-kg-Bombe und erst recht der kleinen zu 10 kg war auf dem Lande recht gering.

Ständiges Ziel der Windauer Bombenflugzeuge war die Halbinsel Sworbe. Die Flugstation Lebara, nördlich davon eine Batterie von vier 13 cm, eine ebensolche an der Westküste, die im Bau befindliche schwere Batterie bei Zerel mit ihren Anlagen und die Fla-Geschütze, schließlich die Landeplätze bei Zerel und Mento boten Anreiz genug. Große Mengen Baumaterial und der in dem heißen Sommer ausgedörrte

Wald empfahlen besonders den Gebrauch von Brandbomben. Aber deren Wirkung entsprach nicht den Erwartungen. Der Feind vermochte immer genügend Kräfte einzusetzen, um ausbrechende Brände bald zu löschen. Durchschlagende Erfolge wurden bis zum August nicht erzielt, obgleich auf 23 Unternehmungen 70 Flugzeuge dort Bomben geworfen haben. Freilich waren selten Großflugzeuge darunter. Die im Jahre 1916 häufigen Angriffe auf Zerstörer wurden kaum wiederholt, weil die Ziele zu klein und zu beweglich waren. Mehrmals wurden auf Dampfern Treffer mit sichtbarer, aber nur geringer Brandwirkung erzielt.

Ende Juni hatte ein Versuch bestätigt, daß die ehemaligen Torpedoflugzeuge imstande waren, Minen zu werfen. Die Teka-Mine, zur Verwendung auf U-Booten geschaffen, nur 470 kg schwer, erwies sich als geeignet. Eine alte Forderung der Führung in der Ostsee war damit erfüllt. So übernahmen denn die Großflugzeuge die Aufgabe, deren Durchführung den Minenräumdivisionen in diesem Jahre aus Mangel an F-Booten nicht möglich war: das Verseuchen der vom Feind befahrenen Seegebiete. Mancherlei Schwierigkeiten waren dabei zu überwinden: zum Abwurf mußte das Flugzeug auf 20 bis 5 m heruntergehen; einerseits durfte kein Feind, ob an Land, auf See oder in der Luft Verdacht schöpfen; andererseits versprachen gerade viel befahrene und bei wichtigen Küstenpunkten gelegene Gebiete guten Erfolg; nicht alle Flugzeugführer waren imstande, in dunkler Nacht nur nach Instrumenten zu fliegen; gemeinsames Vorgehen von mehreren Flugzeugen war nur in der Dämmerung möglich. Wesentlich war, den ausgesuchten Platz auf wenige 100 m genau zu erreichen; der Beobachter war dabei auf den unzulänglichen Kompaß und die Uhr allein angewiesen, bestenfalls halfen ihm einige grobe Peilungen weit entfernter Objekte.

Von Windau aus wurden des Nachts bei Kap Kawi, wo die von Arensburg und vom Moon-Sund nach Zerel führenden Kurse zusammenliefen, Minen geworfen (10 Unternehmungen, 16 Minen). Im August kam ein zweites Ziel hinzu, die russische Boje östlich des Dal-Grundes, die neuerdings wieder als Mark für die Wachboote ausgelegt war. Sie lag 7 sm von Zerel ab, so daß die Minen statt bei Dunkelheit an diesigen Tagen gelegt werden konnten (8 Unternehmungen, 20 Minen). Die drei Großflugzeuge aus Angernsee bemühten sich zunächst in möglichst dunklen Julinächten, die Einfahrt nach Arensburg zu verseuchen (7 Unternehmungen, 13 Minen). Konteradmiral Hopman hatte hierfür die Lücke zwischen der Netzsperre, die jetzt nicht mehr an Schiffen, sondern an schweren Bojen aufgehängt war, und der Insel Abro ausersehen. Später handelte es sich im Zusammenhang mit den Landoperationen darum, den aus Riga flüchtenden Fahrzeugen den Weg zu verlegen. Hier fanden sich nach den ersten Versuchen russische Fahrwassertonnen als günstige Anhaltspunkte. Die Russen benutzten, nach gelegentlichen Beobachtungen zu urteilen, den im Frieden üblichen Einlaufkurs. Dies wurde durch die Form der russischen Minenfelder bestätigt, deren Grenzen Ende Juli bekanntwurden[1]). Die beträchtliche

[1]) Ende Juli gelangte das russische Geheimbuch „Lotsen während der Kriegszeit", Ausgabe 1917, in die Hände des Admiralstabs. Es enthielt die Vorschriften für die Kriegsbefeuerung und die Ansteuerung der Häfen, Listen der Signal- und Beobach-

Entfernung der Wurfstellen von Dünamünde (3 bis 8 sm) machte es unbedenklich, in der Dämmerung vorzugehen statt in der Nacht (8 Unternehmungen, 21 Minen). Die letzten Minen fielen vor Arensburg am 4./5. August, vor Dünamünde am 20., bei Kap Kawi am 23./24. August, bei der Irben-Boje am 7. September.

Es war gelungen, mit Flugzeugen 70 Minen zu legen, damals eine höchst anerkennenswerte Leistung. Hie und da hatte die Abwurfvorrichtung versagt oder eine andere Störung hatte zu vorzeitiger Umkehr genötigt. Ein Flugzeug, das südlich Zerel mit Motorpanne liegenblieb, wurde von dem Gleitboot geholt und nach Windau geschleppt. Einige Minen hielten die Beanspruchung bei dem horizontalen Aufschlag aufs Wasser nicht aus und versackten oder wurden Oberflächenstände. Als man solche vor Dünamünde entdeckte, wurden sie versenkt, teils mit Hilfe eines Bootes, das ein Großflugzeug dorthin brachte, teils von guten Schwimmern. Die Flieger waren überzeugt, die Minen auf 1000 m genau an den vorgesehenen Stellen gelegt zu haben, mit Ausnahme von zwei Fällen, wo sie benachbarte Bojen verwechselt hatten.

Die Bemühungen, das Minenlegen vor dem Feinde zu verbergen, beschränkten sich nicht nur auf sorgfältige Wahl der Tageszeit, des Wetters und der Anmarschrichtung sowie auf ausgiebigen Gebrauch des Gleitfluges, sondern bei allen Unternehmungen nach Arensburg und bei manchen der von Windau ausgehenden wurden Bombenflugzeuge mitgegeben, die die nächstgelegenen Batterien angriffen und so die Aufmerksamkeit von den Großflugzeugen ablenkten. Begegnete man Fahrzeugen, so wurde ihnen möglichst ausgewichen. Ein bei Abro auf Vorposten liegender Zerstörer wurde solange belästigt, bis er verschwand, dann erst wurden die Minen abgeworfen. Am 21. August warfen drei Großflugzeuge 1500 kg auf eine bei Kap Kawi ankernde Zerstörergruppe. Sie zu verscheuchen gelang nicht vollständig, weil der Zerstörer „Strojnyj" (390 t) auf Grund saß. Eine 60-kg-Bombe traf ihn auf der Brücke, tötete 13 Mann und richtete solchen Schaden an, daß die Bergung aufgegeben wurde.

Trotz allem kam der Gegner mit der Zeit hinter den Sinn der geheimnisvollen Unternehmungen. Nicht nur achtete er nach den Erfahrungen von 1916 auf tiefffliegende Torpedoflugzeuge, er war ohnedies darauf gefaßt, daß U-Boote oder Motorboote in den Gewässern von Zerel wieder Minen legen würden. Es dauerte nicht lange, da hatte ein Wachfahrzeug das Abwerfen von Minen bei Kap Kawi erkannt und von Land aus waren die Flüge nach jener Boje beobachtet worden. Minensuchboote säuberten die Fahrstraßen nicht ohne Erfolg, wie das Antreiben abgeschnittener Teka-Minen in Kurland bewies. Trotzdem lief am 26. September der Zerstörer „Ochotnik" (750 t) bei der Boje auf Mine und sank unter Verlust des größeren Teils der Be-

---

tungsposten und der Schärenfahrwasser, Karten der minenfreien Wege und die genaue Lage sämtlicher russischer Minenfelder. Da es bereits im Februar in Druck gegeben war, blieb freilich ungewiß, wo seitdem neue Sperren gelegt waren. Wohl in Anbetracht des Umfanges verzichtete der Admiralstab darauf, das ganze Buch übersetzen zu lassen, er gab nur die Minenfelder bekannt. So erhielt die Front bedauerlicherweise keine Kenntnis von den russischen Fahrwassern und Wegen, die für die U-Bootsvorstöße und Minenunternehmungen sowie später für die Operationen von Überwasserstreitkräften nützlich gewesen wären.

satzung. Die Einfahrt nach Arensburg wurde offenbar minenfrei gehalten. Der vor Dünamünde drohenden Gefahr dagegen ist sich der Feind anscheinend nicht bewußt geworden. Daß er dort vor Schaden bewahrt blieb, dürfte sich aus dem geringen Verkehr, den Materialversagern und der verstreuten Lage der Minen erklären. Unter den vorliegenden Umständen war die Vernichtung eines Zerstörers, zumal in einem sehr günstigen Zeitpunkt, ein schöner Erfolg.

Am 24. August abends ging der Dampfer „Penelope" (1200 BRT.), der bei Zerel zu Anker lag, durch Explosion unter (Karte 3). Die Russen glaubten an einen Torpedoflugzeugangriff und feuerten in die Luft. Aber der Täter war das Windauer Gleitboot, das aus 400 m Entfernung seinen Torpedo geschossen hatte. Oberleutnant zur See Peytsch war der Erfolg zu gönnen. Er hatte das Gleitboot (1 Stufe, etwa 6 t, 2 × 240 PS, 34 sm, ein 45-cm-Torpedo, 1 Offizier, 3 Mann) in mühevoller Arbeit frontreif gemacht. Die ersten drei Unternehmungen, die er in den vorangegangenen Wochen eingeleitet hatte, waren mißglückt. Allzuselten war die See ruhig genug für dieses schnelle und empfindliche Boot. Nunmehr verhinderte eine Reparatur und die Ungunst des Herbstwetters weitere Anläufe bis zum 10. Oktober. An diesem Tage flog das Boot nördlich Groß-Irben in die Luft, ob durch Minen- oder durch Motorexplosion, ist ungewiß.

Den wichtigsten Dienst leisteten die Flugzeuge in der Aufklärung. Morgens und abends überflog je eine Rotte die Irbenstraße und den westlichen Teil des Meerbusens. Oft stand das Wetter dem Starten oder dem Fliegen entgegen. Aber das beeinträchtigte höchstens die unmittelbare Vorbereitung geplanter Unternehmungen. Denn die Minenräumdivisionen konnten an stürmischen Tagen ohnedies nicht arbeiten, bei Nebel und starker Unsichtigkeit bedurften sie keiner Sicherung. Die Küste schützte sich selbst gegen einen Handstreich. Ernstere Absichten des Gegners, aus seiner Zurückhaltung herauszutreten, würden sich in lebhaftem Verkehr und erhöhter Aufklärungstätigkeit ankündigen. Die Flugzeuge hätten solche Änderungen in dem seit langem gleichförmigen Bild sofort bemerkt. Von Zeit zu Zeit wurde der Hauptstützpunkt der Russen im Moon-Sund eingesehen, gelegentlich auch die Ostküste des Rigabusens. Die Fortschritte im Ausbau der Befestigungen bei Zerel wurden monatlich photographisch festgestellt. Das in Libau beheimatete Reihenbildflugzeug, Flugmaat Köster und Leutnant zur See d. R. Kurt Müller, nahm im Laufe des Sommers zweimal die ganze West- und Südküste von Ösel auf. Am 29. Juni drang es bis Moon und Schildau vor. Im Juni wurde die Marine-Landkampfstaffel Schlüterhof der Armee zur Verfügung gestellt und nach Tuckum verlegt.

Für alle Schiffsbewegungen und Vorgänge in Sichtweite der Küste bedeuteten die Meldungen der Nachrichtenstellen und Batterien eine wertvolle Ergänzung der Luftaufklärung. Diese konnten oft die ganze Irbenstraße bis Zerel hin überblicken. Noch größeren Nutzen brachten die Peilungen und Beobachtungen der Funkstationen. Wenn auch in diesem Sommer nur die Entzifferung von weniger geheimen russischen Funksprüchen gelang, so war es doch aufschlußreich, den Funkverkehr selbst zu verfolgen, dessen Schlüssel man noch nicht ermittelt hatte.

Mit ernstem Widerstand in der Luft brauchten unsere Flugzeuge nicht zu rechnen. Die russischen Flugboote, Zweisitzer sowohl wie Einsitzer, blieben seit dem unglück-

lichen 18. Mai (siehe Seite 145) in der Nähe ihrer Stationen und im Schutze der Flak-Batterien. Nur vereinzelt griffen sie an, wenn sie einer vorüberkommenden Gruppe überlegen waren. Die deutschen Kampfflugzeuge, die die Fernaufklärer begleiteten oder in der Irbemündung bereitlagen, traten kaum in Tätigkeit; dreimal konnten sie ein Flugboot zu überstürzter Landung zwingen und dann mit dem Maschinengewehr unbrauchbar machen. Die Aufklärungsflugzeuge ließen oft ihr Maschinengewehr zu Hause und nahmen dafür Bomben mit. Einige feindliche Landkampfeinsitzer, die im August auf Ösel anlangten, vermochten der deutschen Luftherrschaft keinen Abbruch zu tun. Nur einmal fiel ihnen am 7. September ein Flugzeug zum Opfer (Leutnant zur See d. R. Gürich und Flugmaat Weiß); zweimal warf ein Russe erfolglos Bomben auf Petragge. Das Feuer der russischen Abwehrgeschütze war nur insoweit wirksam, als es die Angreifer nötigte, Höhen von 2 000 bis 4 000 m aufzusuchen, Treffer und Abschüsse wurden nicht erzielt. Dünamünde, Moon-Werder, Arensburg, Papensholm und besonders Zerel besaßen eine ganze Anzahl Flak, die recht gut schossen, allerdings keine Scheinwerfer und Leuchtgranaten. Die Batterien wurden von den fast durchweg modern bewaffneten Schiffen und Zerstörern lebhaft unterstützt.

Der ständig im Rigaischen Meerbusen weilende Teil der Baltischen Flotte setzte sich zusammen aus den Linienschiffen „Slawa" und „Graschdanin", einem Panzerkreuzer der „Admiral Makaroff"-Klasse, den Kanonenbooten „Chrabryj", „Grosjaschtschij" und „Chiwinez", zwei kleinen englischen U-Booten „C 26" und „C 27", einem halben Dutzend neuer und einer ganzen Anzahl älterer Zerstörer sowie aus den Fahrzeugen des Minendienstes und des Trosses. „Führer der Zerstörerdivision" auf „Nowik" war Konteradmiral Naswosoff, ab Mitte Juli, als dieser den Befehl über die Flotte übernahm, Konteradmiral Stark. Das Gros lag die ganze Zeit im Moon-Sund auf Kuiwast-Reede, die U-Boote in Rogokül oder längsseit eines Mutterschiffes auf Kuiwast-Reede. Dünamünde und Pernau waren, wie es schien, nicht besetzt. Vor Arensburg und vor Mento trafen die Flieger gewöhnlich 1 bis 3 Zerstörer an. Zuweilen lag ein Zerstörer bei Zerel auf Vorposten.

Die Bewachung der Irben-Stellung wurde von einem Beobachtungsturm bei Zerel aus ausgeübt, der mit einem vom Wrack „Magdeburg" stammenden Basisgerät ausgerüstet war. Nur bei schlechter Sicht und in ruhigen, für Unternehmungen der deutschen Minenräumboote geeigneten Nächten schickte der Kommandant von Sworbe, Kapitän zur See Knüpfer, ein Wachfahrzeug, meist ein Motorboot, in den „Manöversack" vor. Hauptaufgabe war, zu erkunden, ob und wo der Gegner an den Sperren arbeitete. Weiter galt es, deutsche U-Boots- und Motorbootsvorstöße zu vereiteln und damit die eigenen Gewässer vor Verseuchung, die Schiffe bei Zerel und Mento vor Überfällen zu schützen. Vor diesen beiden Landeplätzen lagen oft Dampfer, die Baumaterial für die Befestigungen und alles Nötige für die Besatzungen heranschafften.

Sonst beschäftigte die Russen nur die Vervollkommnung ihres Minenfeldes. Die Lücken, die die Zeit und zumal der Winter mit seinem Eisgang in die Sperren gerissen hatte, wurden durch einen neuen Riegel geschlossen. Die Sperren von 1915 liefen vom Dal-Grund nach Süden, die von 1916 nach Südosten auf Klein-Irben zu; in

diesem Jahre mußte man mit Rücksicht auf die deutschen Küstenbatterien auf die Hauptrichtung Ost zurückgehen. Besondere Sorgfalt wurde auf die Verseuchung des Flügels bei Domesnäs verwendet. Eine Kette von Sperren wurde nach Westen bis in Höhe von Samel vorgeschoben. Einzelne Minenleger gelangten mit ihrer Ladung bis an das Lyserort-Riff heran und in den deutschen minenfreien Weg. Das Auslegen nahm den ganzen Sommer in Anspruch, hauptsächlich wohl darum, weil nicht genug Minen hergestellt wurden. Während 1916 in der Irbenstraße 6 000 Minen geworfen wurden, brachten es die Russen in diesem Jahr kaum auf den vierten Teil[1]).

Der innere Zusammenbruch wirkte auch auf die Seekriegführung im Rigaischen Meerbusen zurück. Nicht allein das wachsende Versagen der Rüstungs- und Werftbetriebe, mehr noch das Eindringen der neuen „Errungenschaften", die Vertrauenskrise und das Übergreifen der politischen Kämpfe auf die Besatzungen unterhöhlten Kraft und Wagemut der Russen. Gewiß kam es nicht zu einem solchen Verfall wie auf der Flotte in Helsingfors. Fern von den Hafenstädten und angesichts des Feindes gelang es den Offizieren im großen und ganzen, ihre Autorität zu wahren. Doch auch hier stellte die Mannschaft immer neue Bedingungen und Forderungen. Der Zerstörer „Strojnyj" geriet im August auf Grund (siehe Seite 147), weil man den Kommandanten abgesetzt und einen Matrosen gewählt hatte. Im August sollen nur 11 Zerstörer, Kanonen- und Minenboote bereit gewesen sein, sich gegebenenfalls einzusetzen; das sehr offenherzige Buch von Graf bringt hierüber nichts.

Über die Tätigkeit der kleinen englischen U-Boote im Rigabusen gibt ein von der englischen Admiralität zur Verfügung gestellter Auszug aus dem Kriegstagebuch des Befehlshabers der U-Boote, Commander Cromie, Auskunft, der aber offenbar nicht lückenlos ist. Danach waren „C 26" und „C 27" im August im Rigabusen, wo „C 27" am 14. und „C 26" am 21. ergebnislose Fahrten nach Domesnäs machten. Interessant ist die lakonische Feststellung am 21.: „Zunahme des Mißvergnügens auf allen Schiffen im Rigabusen."

Am 25. August wurden die beiden Boote von „C 32" und „C 35" abgelöst, gingen nach Hangö und waren am 4. September wieder in Rogokül. Ob die U-Boote sich in den Tagen der Eroberung von Riga und Dünamünde betätigt haben, ist nicht zu erkennen. Erst am 5. September ging „C 26" zu Beobachtungen nach Domesnäs. „C 32" patrouillierte vom 7. bis 10. September zwischen Runö und der kurländischen Küste, sichtete am 7. nachmittags den Turm eines gefluteten U-Bootes („UC 78", das nichts bemerkt hat) kam aber nicht zum Angriff. In der gleichen Zeit war „C 27" auf Wartestellung nordwestlich Dünamünde, sichtete 3 bis 4 sm im Westen ein U-Boot („UC 57", das nichts bemerkt hat) tauchte zum Angriff, konnte aber nicht schießen, da es hierzu zu dunkel war. Am 10. September liefen „C 27", „C 32" und „C 35" wieder in Rogokül ein; auf welcher Stellung „C 35" war, geht aus dem Tagebuch nicht hervor; am 11. lief es mit undichtem Periskop und Niedergang auf der Back in Hangö ein. Am 27. kehrte „C 27" von „einer wagemutigen Aufklärungsfahrt in die Mündung der Düna" zurück, deren Ergebnis nicht näher angegeben ist. Auch über die russischen U-Boote enthält das Tagebuch gelegentlich Bemerkungen; danach schei-

[1]) Nach der Aufstellung von M. Petroff im Morskoi Sbornik 1926, Heft 3.

nen diese ziemlich oft zwischen Hangö und Reval hin- und hergefahren zu sein. Erwähnt sind die Unternehmungen von „Wjapr" und „Tigr" im August (siehe Seite 132), eine Fahrt von „A. G. 15" in den Rigabusen am 16. September, der Beginn der Instandsetzung von „Ugor", „Wjapr" und „A. G. 14" am 21. September, ferner die Unternehmung von „Gepard" in das Gebiet Öland und Stilo, wobei das Boot westlich Öland auf ein durch sechs Fischdampfer gesichertes Kanonenboot zum Schuß gekommen sei: zwei Fehlschüsse, ein Torpedoversager („Grüß Gott", siehe Seite 136). Das Boot sei vier Stunden mit Wasserbomben beworfen worden, aber nach Hause gekommen. „Wolk" sollte an seine Stelle gehen, mußte aber wegen schadhafter Hauptmaschinenlagerung umkehren. Der 24. September enthält die Bemerkung, daß von den sieben russischen U-Booten nur zwei kriegsbereit seien.

Die weitere Tätigkeit der englischen U-Boote wird bei der Eroberung der Baltischen Inseln in Kapitel 11 behandelt werden.

Ende Juni leitete Kerenski in Galizien eine große Offensive ein (siehe Seite 109). Damit waren die deutschen Bestrebungen, auf dem Wege über eine stillschweigende Waffenruhe zum Frieden zu gelangen, gescheitert. Nun mußte der Gegner wieder kräftig angepackt werden, um ihn nicht wieder erstarken zu lassen, vielmehr sobald wie möglich seinen völligen Zusammenbruch herbeizuführen. Die Mittelmächte mußten die im Osten stehenden Armeen freibekommen, bevor die Amerikaner auf dem Plan erschienen. So schickte denn die Oberste Heeresleitung, obgleich ein großer englischer Angriff in Flandern bevorstand, sechs Divisionen der Westfront für Offensivhandlungen nach dem Osten. Der erste Stoß befreite dank der geringen Widerstandskraft des Gegners in zehn Tagen Galizien und die Bukowina. Als nächstes wurde die Wegnahme von Riga vorgesehen, was die Russen besonders schwer treffen mußte, hatten sie doch zwei Jahre lang alles darangesetzt, diese Stadt zu halten. Sie verloren mit Riga die wichtige Stellung westlich der Düna, die den deutschen linken Flügel bedrohte. Auch war zu erwarten, daß sich Regierung und Volk in Petersburg, durch die inneren Wirren zermürbt, unmittelbar gefährdet fühlen würden.

Der Leiter des Angriffs, General von Hutier, Oberbefehlshaber der 8. Armee, kam am 12. August persönlich nach Libau und stellte den Aufklärungsstreitkräften der Ostsee die Aufgabe, das Entweichen feindlicher Truppen aus Dünamünde durch Minen und U-Boote zu vereiteln. Außerdem bat er um die Mitwirkung der Flugzeuge von Angernsee bei der Zerstörung der Dünabrücken. In der Vorbereitungszeit wurde möglichst rege Fliegertätigkeit über Ösel gewünscht, um den Feind irrezuführen. Der Angriff war für die ersten Tage des September vorgesehen; Konteradmiral Hopman konnte dank der seit dem Frühjahr geleisteten Vorarbeit alles zusagen. Zwei U-Boote würden den Südeingang des Moon-Sundes verseuchen und, falls nicht schon die im Gange befindlichen Unternehmungen der Großflugzeuge zum Ziele führten, vor Dünamünde Minen werfen. Auch würden sie die an der Küste vorgehenden Truppen vor Beschießung von See aus schützen. Minenräumboote würden nach Mitau gebracht werden, um Aa und Düna von Minen zu säubern. Die Frage, ob im Falle einer Offensive in Livland Überwasserstreitkräfte in den Meerbusen eindringen könnten, mußte im Hinblick auf die Anforderungen des U-Bootkrieges verneint werden. Voraussetzung dafür war die Besetzung von Ösel.

Die Forderung, den Angriffsort zu verschleiern, trat bald in den Hintergrund, weil der Gegner sich unterrichtet zeigte. Er traf an der ganzen unteren Düna Abwehrmaßnahmen. Am 21. August räumte er den am weitesten auf Tuckum vorgeschobenen Frontabschnitt bis zur Aa. Tags darauf erschien ein Kanonenboot bei Ragotsen, seit Jahresfrist zum erstenmal, und suchte die Operationen an Land zu unterstützen. Zugleich wurde von den Funkpeilstellen die Anwesenheit des Chefs der Baltischen Flotte im Moon-Sund erkannt.

Daher betrachtete Admiral Hopman als sein erstes Ziel, beim Feind Unsicherheit zu erregen. Die Verseuchung der Verkehrswege durch die Flugzeuge wurde gefördert; in einer Woche günstigen Wetters wurden nicht weniger als 24 Minen geworfen, davon 10 vor Dünamünde. Ein U-Boot wurde nach dem Nordeingang des Moon-Sundes geschickt. Der Finnische Meerbusen war in diesem Jahre noch gar nicht aufgesucht worden, teils aus Mangel an Booten, teils wegen der hellen Nächte. „UC 59", Kapitänleutnant Lefholz, durchquerte am 18. August tiefgetaucht das Minengebiet nördlich Dagö, warf bei der Ansteuerungstonne zum Moon-Sund und südöstlich Odensholm seine 18 Minen und kreuzte bis zum 26. auf der Straße nach Reval. Es sichtete nur einige Bewacher und U-Boote, ohne zum Angriff zu kommen. Die Minen verursachten am 23. den Untergang des großen Minensuchbootes „Ilja Murometz" (1 650 t) mit 11 Mann seiner Besatzung.

Nachdem am 19. August Arensburg von Fliegern heimgesucht und am 21. „Strojnyj" durch eine Bombe zum Wrack geworden war (siehe Seite 147), sah der 24. August deutsche Marine-Staffeln weiter vorgeschoben denn je. Die drei Großflugzeuge von Angernsee gelangten bis Kuiwast-Reede und warfen aus 2 500 m Höhe, während andere Flugzeuge das Feuer der Batterien und Fla-Geschütze auf sich zogen, 1200 kg Bomben auf die Schiffe und Zerstörer. Treffer wurden anscheinend nicht erzielt. Gleichzeitig nahm das Reihenbildflugzeug die Tagga-Bucht auf und flog weiter zum Soëlo-Sund und nach Dagerort. Vor Papensholm sicherten währenddessen Kampfflugzeuge, und 30 sm westsüdwestlich Filsand standen fünf Torpedoboote, um bei Havarie oder Brennstoffmangel Hilfe zu leisten; die 16. Halbflottille war zu diesem Zweck kurz vorher nach Windau verlegt worden.

Inzwischen bereitete die III. Minenräum-Division den Durchbruch durch die Irben-Stellung vor. Die U-Boote mußten von dem minenfreien Weg, der auf 6 bis 10 m Wasser an der Küste entlang führte, in die tiefe Rinne gebracht werden, wo sie tauchen und die weiteren Sperren unterfahren konnten. Kapitänleutnant Weidgen legte den Ausgangspunkt des Stichkanals etwas östlicher als im Vorjahre, zwischen die Schiffssperren Klein-Irben und Petragge, und wählte nördlichen Kurs. Seine Vermutung, daß hier nur eine Sperre im Wege lag, erwies sich als richtig. Unschwer wurde von der 1. Halbdivision eine Lücke gebrochen, am 25. August war die 400 m breite, 4 sm lange Ausfallstraße fertig. In diesem Augenblick meldete die 2. Halbdivision im Hauptweg Minen. Die Nachprüfung ergab, daß es sich um falschen Alarm handelte. Die kleinen, stark schlingernden Boote mit ihrer geringen Augenhöhe hatten nicht genau navigieren können und waren aus dem Weg, dessen Grenzen vorsichtshalber nicht durch Bojen gemarkt waren, hinausgeraten. Trotz sichtigen Wetters wurde das Vortreiben des minenfreien Weges von den Russen nicht bemerkt oder sie

unterschätzten die darin liegende Gefahr. Ungestört geleitete die III. Minenräumdivision in der Nacht vom 28. zum 29. August „UC 57" und „UC 78" bis zum Endpunkt, und beide U-Boote gelangten ohne Fährnisse in den Meerbusen.

Der Seeweg von Dünamünde nach dem Norden war weitgehend gesperrt, soweit es mit den verfügbaren Mitteln möglich war. Der Feind mußte mit der lebhaften Tätigkeit der Flugzeuge rechnen. Sogar in der Pernauer Bucht wurden am 29. August zwei Hilfskriegsschiffe angegriffen, und das Vermessungsschiff „Lot" trug Beschädigungen und Verluste davon. Die Großflugzeuge hatten die Zufahrt nach Dünamünde mit Minen verseucht. Am 30. August legten „UC 57" und „UC 78" dreier Sperren im südlichen Moon-Sund; die Fahrstraße war aus der Lage der Ansteuerungstonne und des aus dem Lotsenbuch bekannten russischen Minenfeldes ziemlich gut zu erkennen. Seitdem hielt „UC 57" das Gebiet von Dünamünde bis Runö unter Aufsicht und „UC 78" kreuzte zwischen dieser Insel und dem Moon-Sund. Sie standen auf dem richtigen Kurs, denn wiederholt begegneten ihnen Zerstörer. Am 2. September kam „UC 78" auf einen südwärts steuernden leeren Dampfer und auf das Kanonenboot „Chiwinez", welches fälschlich für „Graschdanin" gehalten wurde, zum Schuß; beide Torpedos gingen fehl. „UC 57" sah dieselben Schiffe und noch ein zweites Kanonenboot nach Dünamünde einlaufen, ohne angreifen zu können. Am 3. wurde kein Verkehr beobachtet.

Auf russischer Seite war man sich des Umfangs der Gefahr nicht bewußt, die Torpedoschüsse waren nicht bemerkt worden. In den Küstenbeschießungen vermutete man anfangs Luftschiffangriffe. Erst eine Kampfhandlung am 3. mittags verriet die Anwesenheit eines U-Bootes: „UC 78" hatte unter Ösel einen von Westen kommenden Dampfer mit Geschützfeuer verfolgt und zwei Treffer erzielt. Sein Gegner, der Transporter „Linel", war bewaffnet, setzte sich zur Wehr und zwang das U-Boot zu tauchen. Die Folge war eine allgemeine U-Bootswarnung. Anscheinend hatte der russische Admiral auch sofort Minensuchen angeordnet und den Verkehr entlang der Festlandsküste östlich des russischen Minenfeldes umgeleitet; hier sahen die U-Boote später Zerstörer einlaufen.

Am 1. September morgens setzten nach kurzer Artillerievorbereitung deutsche Truppen oberhalb Riga über die Düna. Beiderseits Uxküll wurden über den 300 m breiten Strom Pontonbrücken geschlagen, noch am gleichen Tage gewannen die Angriffsdivisionen das andere Ufer. Der Feind vermochte nicht ernstlich zu stören. Aber er besetzte die Engen des sumpf- und wasserreichen Geländes und leistete immerhin soviel Widerstand, daß er seinen gefährdeten rechten Flügel über die Düna und die livländische Aa zurücknehmen und alle Brücken, Bahnhöfe, Fabriken und militärischen Anlagen zerstören konnte. Riga wurde am 3. September nachmittags, Dünamünde am 4. morgens kampflos besetzt; hier wirkte ein Marinekommando von 400 Mann unter Kapitänleutnant der Sw. Block mit (siehe Seite 156). Der Erfolg der 8. Armee war um so erfreulicher, als sich die Verluste in sehr geringer Höhe hielten. Die Verfolgung führte ein ganzes Stück nach Livland hinein, aber schon 30 km jenseits Riga wurde die neue Front errichtet. Zu einer Fortsetzung der Offensive fehlten zunächst die Kräfte, so wenige auch vielleicht erforderlich gewesen wären.

Unmittelbar an den Operationen beteiligt waren die in Reichweite befindlichen Marineflugzeuge. Außer der Flugstation Schlüterhof-Tuckum war Angernsee für diese Zeit der 8. Armee unterstellt worden. Die Landflugzeuge wirkten ganz und gar mit denen des Heeres zusammen. Den Seeflugzeugen wurden die Störung des russischen Rückzuges und später Aufklärungsaufgaben übertragen. In der Nacht zum 1. September drangen zwei Großflugzeuge mit 16 schweren Bomben bis zu den Bahnknotenpunkten am Ostrand von Riga vor. Am 2. mittags wurde Bilderlingshof angegriffen. Gegen Abend trugen sechs Flugzeuge 300 kg nach Boderpölt und Hinzenberg weit hinter Riga und schossen mit M. G. auf abziehende Kolonnen. Zwei Großkampfflugzeuge nahmen in der Nacht vom 3. zum 4. die über Zarnikau nach Norden führende Straße unter Bombenwurf. Die sonst noch geplanten Flüge mußten ausfallen oder abgebrochen werden, denn das Wetter war diesig und regnerisch und wurde später stürmisch. Dem hohen Können der Flieger und Beobachter war es zu danken, daß die gestellten Aufgaben im großen und ganzen gelöst wurden.

Die in Wainoden und Seerappen (bei Königsberg) bereitliegenden Luftschiffe, die ebenfalls der Armee zur Verfügung gestellt waren, wurden anfangs durch das Wetter ganz ausgeschaltet. Mehrere nächtliche Fahrten verliefen ergebnislos, weil jeder Ausblick auf die Erde fehlte. Erst am 7./8. September konnten „L 30", „L 37" und „LZ 120"[1]) die Bahnhöfe von Walk und Wolmar (Livland) ausgiebig und mit Erfolg bewerfen. In der Nacht darauf kam auch „LZ 113", Kapitänleutnant Zaeschmar, auf Wolmar zum Angriff. Die Gegenwirkung blieb, ebenso wie bei den Flugzeugunternehmungen, meistens auf Gewehrfeuer beschränkt, russische Flieger ließen sich nicht blicken. Wie es scheint, hat gerade das späte Auftreten der Luftschiffe günstig gewirkt, indem es die Besorgnis vor einer Fortsetzung der deutschen Offensive vertiefte.

Das Armeeoberkommando hoffte, den Rückzug der Russen auch dadurch stören zu können, daß die U-Boote des Nachts die Küste beschossen. Admiral Hopman erfüllte den Wunsch, der ihm von seinem Verbindungsoffizier in Mitau, Kapitänleutnant Höring, übermittelt wurde, obgleich es für die sonstigen Aufgaben der U-Boote günstiger gewesen wäre, wenn ihre Anwesenheit noch verborgen blieb. Es gelang, die U-Boote sogleich anzusetzen. Am 2. September früh machte sich „UC 57", Kapitänleutnant Wißmann, zehn Minuten lang in der Gegend von Pernigel bemerkbar, während „UC 78", Oberleutnant zur See Kukat, bei Hainasch 20 Schuß auf die Küste abgab. In der folgenden Nacht wurden benachbarte Punkte unter Feuer genommen. Am 4. abends verschoß „UC 57" den Rest seiner Munition (Gesamtausrüstung 150 Granaten) auf die Küstenstraße bei St. Peters Kapelle.

Die feindliche Kriegsleitung hatte anscheinend nicht in Erwägung gezogen, den Seeweg als Rückzugsstraße zu benutzen. Jedenfalls wurden Transportschiffe, soweit bekannt, von ihr nicht angefordert. Wenn die Marine drei Kanonenboote und mehrere Zerstörer nach Dünamünde sandte, so geschah es wie bei früheren Anlässen zur artilleristischen Unterstützung der Landoperationen. Allerdings wurden diesmal drei kleine Dampfer mitgeschickt, weil man auf Schlimmes gefaßt war. Diese haben dann

[1]) Kommandanten: Kapitänleutnante Bödecker, Gärtner, v. Loßnitzer.

auch Flüchtlinge aufgenommen. Die Kriegsschiffe kamen nicht zum Einsatz, teils weil der Rückzug so schnell vor sich ging, daß die Fühlung mit dem Feinde abriß, teils wegen der Unmöglichkeit, nach Riga und weiter stromauf zu gelangen; bereits in Dünamünde sperrte eine Pontonbrücke den Weg. Nachdem am 3. September früh die Räumung der Festung befohlen war, beteiligten sich die Schiffe an der Zerstörung der Hafenanlagen, Gebäude und Vorräte sowie der Leuchtfeuer und Seezeichen. Gegen Abend verließen sie die Düna, die Rigaer Flußdampfer und einige Fahrzeuge der Festung mit sich nehmend. Die Hafeneinfahrt wurde ausgiebig mit Minen verseucht.

Das Auslaufen wurde von drei Flugzeugen aus Angernsee, die in die riesige, nördlich Riga lagernde Dunst- und Rauchwolke hineinstießen, erkannt. Sie bewarfen die Dampfer aus geringer Höhe mit Bomben. Alle drei beobachteten Treffer mit Brandwirkung, was freilich von russischer Seite nicht bestätigt wird[1]). Die hereinbrechende Nacht verbarg die Schiffe dem draußen wartenden U-Boot. „UC 57", von dem Auslaufen benachrichtigt, stellte sich am Morgen östlich Runö auf. Der sehr langsam marschierende Verband war noch nicht vorüber, aber er bewegte sich weit im Osten außer Sichtweite des Seerohrs. Nicht der Moon-Sund war sein Ziel, sondern Pernau, wo ein Teil der Fahrzeuge die Hafenverteidigung übernehmen sollte und wo ein geschütztes, 6 m tiefes Fahrwasser nördlich von Khnö nach dem Moon-Sund führte. Auch „UC 78" wartete daher vergebens. Als dieses Boot gegen Abend die Pernauer Bucht ansteuerte, traf es nur noch Zerstörer an. Der Troß war schon in der inneren Bucht geborgen. Daß die deutschen Minen vor Dünamünde kein Opfer forderten, dankte der Feind ihrer geringen Zahl und verstreuten Lage. Einen Erfolg konnten die U-Boote nicht buchen.

Admiral Hopman hatte als Ablösung für „UC 59" am 1. September „UC 58" nach dem Finnischen Meerbusen entsandt. Das Boot kam glücklich durch das russische Sperrgebiet, obwohl es in 50 m Tiefe in einem Netz hakte. Kapitänleutnant Vesper legte seine Minen, aufgehalten durch Havarie und Sturm, am 6. bei Gras-Grund westlich Baltisch Port und am 7. bei Stapelbotten im Moon-Sund. Auf dieser Sperre sank anderntags der mit einem Geleitzug auslaufende Dampfer „Wims" (etwa 1 000 BRT.). Schußgelegenheit hatte das U-Boot nicht.

Im Rigaischen Meerbusen bemühten sich beide Parteien weiter, die Landfront vor Störungen von See her zu bewahren. „UC 57" traf am 7. und 9. September je eine Division älterer Boote bei Pernigel und St. Matthäi. Um Beschießungen zu verhindern, griff das U-Boot trotz bewegter See an; der Torpedo ging vorbei, verscheuchte aber die Boote. Es scheint sich um Minensucher gehandelt zu haben, die eine vor der Küste geplante Minenunternehmung vorbereiteten. Denn die Russen haben bald darauf zwischen Neu-Salis und Hainasch Schutzsperren gelegt. So oft es das Wetter erlaubte, streiften Flugzeuge von Angernsee über den ganzen Meerbusen. Durch sie und durch die U-Boote wurde auch Dünamünde gesichert. Der Hafen lag einem Handstreich offen, falls der Feind die Einfahrt nicht vollkommen gesperrt hatte. Vor allem bedurften die dort tätigen Minenräumboote des Schutzes.

[1]) Malinin, „Das Linienschiff »Slawa«...: im Morskoi Sbornik 1923".

Admiral Hopman hatte, um Dünamünde, die Düna und die kurländische Aa möglichst rasch benutzbar zu machen, eine Anzahl Motorboote mit der Bahn hinübergesandt. Fünf Beiboote der Kreuzer und der X. Flottille waren behelfsmäßig mit Suchgerät ausgerüstet und unter Kapitänleutnant d. R. Tams zu einer Motorjolldivision zusammengefaßt worden. Sie hatten von Mitau aus auf der kurländischen Aa den Vormarsch mitgemacht, hatten den Fluß ausgelotet, nach Minen gesucht, die Reste niedergebrannter Brücken beseitigt und waren bei dem Übersetzen von Truppen behilflich gewesen. Mit ihrem Eintreffen in Dünamünde am 5. vormittags war die Aa für Nachschubtransporte frei.

Ihnen folgten 6 Boote der I. Minenräumdivision unter Führung von Kapitänleutnant Astheimer; diese Division war im Laufe des Sommers aus älteren Booten aufgestellt worden, ihr Mutterschiff „Indianola" war soeben in Windau eingetroffen. Beide Verbände säuberten gemeinsam in den folgenden Tagen die verschiedenen Hafenbecken Dünamündes, räumten auf der Düna zwischen Bolderaa und der Mündung etwa 30 Minen und schufen draußen in nördlicher Richtung einen schmalen Weg durch das russische Sperrgebiet. Hier fanden sie nur wenige Minen, während der gewöhnliche, von den Russen bis zuletzt benutzte Einlaufkurs gründlich verseucht war. Manches Mal nötigte der Seegang die kleinen offenen Boote, die Arbeit abzubrechen. Die Navigation konnte keinen Anspruch auf Genauigkeit erheben. Trotz allem wurden am 13. nachmittags „UC 57" und „UC 78" glücklich nach Dünamünde hereingebracht. Das Wetter blieb so unruhig, daß der Weg selten nachgeprüft werden konnte; „UC 57", das am 20. September noch zwei Sperren im Moon-Sund legte, mußte bei der Rückkehr vier Tage auf Geleit warten.

Der Feind erhielt durch seine U-Boote Kenntnis von der Herstellung eines minenfreien Weges. Er hatte von vornherein damit gerechnet, daß man deutscherseits versuchen würde, den Hafen nutzbar zu machen. Am 5. September wurde daher eins der kleinen englischen U-Boote nach Domesnäs geschickt, am 7. zwei weitere nach der Enge südlich Runö und nach Riga. Die letztere Warteſtellung wurde noch mehrmals besetzt, freilich immer nur für 2 bis 3 Tage. Am 12. beschossen 3 Zerstörer kurze Zeit Bakenhof (Domesnäs). Irgendeine Wirkung wurde mit diesen Maßnahmen nicht erzielt.

Dünamünde wurde, so gut es ging, zum Stützpunkt hergerichtet. Vom ersten Tage an arbeitete neben Truppenteilen der Armee ein Marinekommando von 400 Mann unter Kapitänleutnant der Sw. Block, gestellt von dem Befehlshaber der Marineanlagen in Libau und Kurland, Konteradmiral Vegas, an der Beseitigung der ärgsten Schäden. Die Arbeit gestaltete sich nicht einfach, zumal die Rigaer Fabriken und Werften unbrauchbar gemacht waren. Den Nachrichtendienst erleichterte die aus Rauden herangezogene fahrbare FT.-Station. Die Geschütze der russischen Seefront waren größtenteils gesprengt oder der Verschlüsse beraubt. Nur eine 25-cm-Batterie zu vier Geschützen und zwei 12-cm-Geschütze, sämtlich auf Magnusholm, waren so gut wie unversehrt. Sie wurden von der Marineartillerie-Abteilung Nordkurland besetzt. Bedeutung für den Verkehr gewannen der Hafen und die Wasserstraßen vorerst nicht, weil die Eisenbahn sehr schnell bis Riga vorgestreckt wurde und weil der Seeweg verschlossen blieb.

Als sehr nützlich erwies sich der Hafen für die U-Boote. Es wurde Vorsorge getroffen, daß sie hier Brennstoff, Munition und Minen auffüllen konnten. Dadurch wurde es möglich, den südlichen Moon-Sund öfters zu verseuchen und den Meerbusen ständig unsicher zu machen. Zwar kostete das Durchqueren des Minengebietes vor Dünamünde Zeit, aber das Passieren der Irben-Stellung bot noch größere Schwierigkeiten. Der Durchbruch hier war von langwierigen Minenräumarbeiten abhängig, und auf der Heimreise bestand für die U-Boote erhöhte Minengefahr, weil sie bei der Ansteuerung des minenfreien Weges Umschau halten, also zeitweilig auf Sehrohrtiefe fahren mußten. In diesen Tagen erstand ein neues Hindernis, das die Minensucharbeiten noch mehr als bisher auf unsichtige Tage beschränkte: die schwere Batterie Zerel eröffnete das Feuer.

Am 7. September wurde die III. Minenräumdivision in Höhe von Klein-Irben beschossen. Doch nur die erste und die letzte der 6 Salven lagen in der Nähe des Ziels; offenbar konnte das hoch über Sworbe stehende Beobachtungsflugzeug die kleinen Boote schwer im Auge behalten. Alle vier 30,5-cm-Geschütze feuerten, die Reichweite betrug nahezu 290 hm; nur 10 hm weiter, und die Granaten hätten die kurländische Küste erreicht! Der minenfreie Weg von der Irbemündung an im Schußfeld: Das war eine unliebsame Überraschung, wenn auch mit der Batterie als solcher seit langem gerechnet wurde. Bombenflugzeuge hatten immer wieder versucht, den Bau zu stören (siehe Seite 145). Auch eine Beschießung von See her war erwogen worden. Aber die Erfahrungen von Flandern und den Dardanellen sprachen dagegen. Außerdem wäre eine große Menge Munition und eine größere Anzahl von Linienschiffen nötig gewesen, zu deren Sicherung Minensuch- und Torpedoboote aus der Nordsee hätten herangezogen werden müssen.

Die Leistungen der Marine fanden die volle Anerkennung des obersten Kriegsherrn, der wenige Tage nach der Einnahme in Riga weilte. Alle in der östlichen Ostsee befindlichen Unterseeboote, Minenräum- und Luftstreitkräfte sowie Landmarineteile hatten einsatzfreudig und tatkräftig mitgewirkt. Die Führung hatte die bescheidene Streitmacht gut zur Geltung gebracht, wobei ihr der günstige Zeitpunkt des Unternehmens zustatten kam. Wenn der Erfolg der Erwartung nicht voll entsprach, so war dies teils dem ungünstigen herbstlichen Wetter zuzuschreiben, teils dem Verhalten des Gegners. Es erschienen zwar überraschend viele Zerstörer, aber kaum Schiffe, die einen Angriff lohnten. Größere Seetransporte fanden nicht statt, waren offenbar auch nicht geplant. Der einzige von Dünamünde abgehende Geleitzug erreichte mehr durch Zufall als aus Berechnung unbehelligt sein Ziel. Inwieweit das Bombenwerfen und die Küstenbeschießungen die Entschlüsse der russischen See- und Landbefehlshaber beeinflußt haben, entzieht sich unsrer Kenntnis.

Das Ergebnis des Sommerfeldzuges im Rigaischen Meerbusen war im ganzen durchaus befriedigend. Während auf deutscher Seite bis Ende September nicht ein Fahrzeug verlorenging, büßte der Feind zwei ältere Zerstörer, ein großes Minensuchfahrzeug und mindestens zwei Dampfer ein. Einem eigenen abgeschossenen Flugzeug standen fünf russische gegenüber. Wenn 16 Flugzeuge der drei kurischen Seeflugstationen und 11 Landflugzeuge bei Start oder Landung infolge von Havarie durch Feuer oder Sturm unbrauchbar wurden, wobei glücklicherweise keine Personal-

verluste entstanden, so zeigt das nur die Einsatzfreudigkeit und den Wagemut der Flieger.

Angernsee und Windau hatten in noch höherem Maße als 1916 die Herrschaft im Luftraum errungen und behauptet. Großflugzeuge trugen ungehindert Bomben und Minen an die Küsten des Feindes. Die Luftaufklärung kannte keine anderen Grenzen als die des Brennstoffvorrats und des Wetters. Sie vermittelte der deutschen Führung im Verein mit den Wahrnehmungen der Seestreitkräfte und der Küste, Nachrichtendienst und vor allem der FT.-Beobachtung und -Entzifferung ein fast lückenloses Bild der feindlichen Tätigkeit. Das Gleitboot hatte einen Erfolg zu verzeichnen. Der III. Minenräumdivision war es gelungen, einen ausgedehnten Weg minenfrei zu halten. Die Küstenbatterien hatten die feindlichen Minenleger fast immer früh genug aufgespürt und abgedrängt. U-Boote waren in den Meerbusen eingedrungen, hatten sich hier gehalten und operiert.

Das Ziel hätte mit den gegebenen spärlichen Mitteln nicht erreicht werden können, wenn nicht die gegnerische Kriegsführung gelähmt gewesen wäre. Die Russen litten Mangel an Minen und Flugzeugen, die Waffen wurden nicht mehr fortentwickelt, ein Teil der Besatzungen versagte den Gehorsam, erfaßt von der Revolution. Immerhin hielten sich die Streitkräfte im Rigaischen Meerbusen weit besser als das Gros in Helsingfors. Die Irben-Stellung wurde erneuert, einzelne Minenleger wagten sich bis Lyserort vor, Wachmotorboote durchstreiften das ganze Seegebiet. Als Riga bedroht war, traten überraschend viele Zerstörer in Erscheinung, und die Mehrzahl der Kreuzer und Linienschiffe versprach durch allerdings reichlich bombastische Funksprüche, ihnen bei der Verteidigung des Vaterlandes zu helfen. Auf Ösel, Moon und Werder wurden Befestigungen angelegt. Man schaffte vier 30,5-cm-Geschütze mit allem Zubehör nach Zerel und förderte den Bau so, daß die Batterie Anfang September schußbereit war.

Damit erfuhr die Lage eine grundlegende Änderung. Bisher hätten, abgesehen von den Minensuchstreitkräften, zwei Großkampfschiffe genügt, um den Durchbruch der Irben-Stellung gegen Schiffe der „Slawa"-Klasse zu erzwingen. Nunmehr mußte gegebenenfalls zunächst von See her oder aus der Luft die Batterie niedergekämpft werden, was bei deren überlegener Reichweite und der Stärke des auf Sworbe eingebauten Luftschutzes keine leichte Aufgabe war. Auf der anderen Seite war mit Riga-Dünamünde ein U-Bootsstützpunkt in deutsche Hand gefallen, der den Kampf gegen die russischen Verteidiger erleichterte. Notwendig war die Öffnung der Irbenstraße zunächst nicht, denn Riga war bald an das deutsche Eisenbahnnetz angeschlossen. Aber die Versorgung der Armee und der 240 000 Einwohner Rigas belastete die Bahnen schwer, besonders wenn es zu einer Offensive nach Livland hinein kam. Über kurz oder lang mußte der Seeweg frei gemacht werden.

Kapitel 10

Die Eroberung der Baltischen Inseln. I.

Operative Grundlagen, Überlegungen und Vorbereitungen

Die Unternehmung vom August 1915, bei der zwei Großkampfschiffe vorübergehend in den Rigaischen Meerbusen eingedrungen waren, hatte gezeigt, daß die Seeherrschaft dort nur gehalten werden konnte, wenn die Baltischen Inseln, zum mindesten Ösel und Moon, fest in deutscher Hand waren. Seitdem war der Plan zu ihrer Eroberung nicht mehr aus den Überlegungen der maßgebenden Stellen der Marine und des Ostheeres verschwunden. Je nach der Kriegslage im Norden der Ostfront trat er mehrfach in den Kreis der Erörterungen, ohne aber feste Gestalt anzunehmen und verwirklicht zu werden (siehe Seite 54). Der Grund lag hauptsächlich darin, daß die O. H. L. die erforderlichen Truppen nicht freimachen konnte; man schätzte diese auf eine kriegsstarke Division mit allerlei Nebenformationen. Die Marine mußte angesichts der Stärke der russischen Flotte, der stark ausgebauten Befestigungen und Minenstellungen der Inseln und der zu erwartenden lebhaften feindlichen U-Bootstätigkeit einen erheblichen Teil der schweren und leichten Seestreitkräfte der Hochseeflotte verfügbar machen, daneben einen umfangreichen Apparat an Minensuch- und -räumverbänden, an U-Bootsabwehrmitteln und Troßschiffen, und nicht zuletzt eine beträchtliche Transportflotte. Ob und wann dies möglich war, hing von der Kriegslage in der Nordsee und nicht zuletzt von den Erfordernissen des U-Bootskrieges ab. Ende Juni 1916 hatte Konteradmiral Langemak einen Plan entworfen, der nur mit einer verstärkten Brigade, mit nicht mehr als zwei Großkampfschiffen, einer geringen Verstärkung der leichten Ostseestreitkräfte und an Stelle einer Transportflotte mit vorhandenen Hilfsschiffen rechnete. Die Voraussetzungen waren allzu günstig angenommen, die verantwortlichen Stellen von Marine und Heer vermochten den Optimismus des Admirals nicht zu teilen, der Plan wurde nicht ernstlich in Erwägung gezogen.

Als im Mai 1917 die Aussicht, auf dem Verhandlungswege mit Rußland zu einem Sonderfrieden zu kommen, schwand und erneut zu militärischen Druckmitteln gegriffen werden mußte, trat die Frage der Besetzung von Ösel und Moon erneut in den Vordergrund. Über Vorbesprechungen zwischen O. H. L. und Admiralstab kam es jedoch zunächst nicht hinaus; der Plan wurde wieder zurückgestellt, nicht zum wenigsten, weil die Gefahr bestand, daß der erst vor kurzem energisch eingeleitete uneingeschränkte U-Bootskrieg durch die zeitweilige Entziehung eines Teils der zum Freihalten der Auslaufwege nötigen Minensuch- und -räumverbände geschädigt werden würde. Dieser Nachteil wurde nach dem Urteil der O. H. L. durch den im Osten zu erwartenden Gewinn nicht aufgewogen.

Kerenskis Offensive in Galizien war nach beträchtlichem Anfangserfolg Anfang Juli zum Stehen gebracht worden, die Gegenoffensive mit Hilfe einiger von der West-

front herangeführter Divisionen befreite in raschem Ansturm Galizien und die Bukowina. Weiter nach der Moldau vorzudringen, was möglicherweise den endgültigen Zusammenbruch Rußlands mit sich gebracht hätte, reichte die deutsche Angriffskraft nicht aus. So wandte sich der Blick der O. H. L. wieder dem Nordflügel der Ostfront zu; sie nahm für Anfang September die Eroberung von Riga und Dünamünde in Aussicht, der dann nach gegebener Zeit die Wegnahme von Ösel folgen sollte.

Leider wurde der Admiralstab erst Mitte August von diesen Absichten unterrichtet. Er empfahl, vor Riga zunächst Ösel und Moon zu nehmen, weil damit die Operationen gegen Riga-Dünamünde geschützt und von See aus wirksam unterstützt werden konnten. Für eine solche Änderung der Pläne war es aber angesichts der für die Maßnahmen zur See notwendigen Vorbereitungszeit zu spät, der Aufmarsch gegen Riga war bereits zwei Wochen zuvor eingeleitet worden, der Angriff konnte nicht länger verzögert werden; überdies war nach Ansicht der O. H. L. die Unternehmung gegen Ösel noch keineswegs sicher, sie hing von der Möglichkeit ab, die erforderlichen Truppen solange im Osten zu belassen.

Im Rahmen der gesamten Ostüberlegungen wurde in der O. H. L. auch die Besetzung der Åland-Inseln erwogen. Seit langem schon befürworteten maßgebende Offiziere und Politiker diesen Schritt, von dem sie sich Vorteile für die Land- und Seekriegsführung und für die Beziehungen zu Schweden und Finnland versprachen (siehe Seite 15). Der Admiralstab beurteilte die Folgen weniger günstig und machte im besonderen geltend, daß die Verbindung mit den Inseln nur schwer und unter dauerndem Einsatz eines erheblichen Teils der Hochseeflotte aufrechterhalten werden könne. Angesichts der ständig absinkenden russischen Widerstandsfähigkeit und militärischen Initiative war neuerdings freilich kaum noch mit tatkräftigen Maßnahmen von russischer Seite zu rechnen. Darum griff die O. H. L. den Plan auf, als sie Anfang September von englisch-russisch-schwedischen Verhandlungen erfuhr, deren Gelingen Deutschlands Einfluß im Norden schädigen mußte und die Gefahr einer neuen Front im hohen Norden in den Bereich der Möglichkeit rückte. Der Admiralstab riet auch jetzt noch ab. Es sei unsicher, wie Schweden die Besitzergreifung aufnehmen würde, möglicherweise werde aus diesem Anlaß die deutschfeindliche Linke ans Ruder kommen, was leicht zum Anschluß der skandinavischen Staaten an die Entente und damit gerade zur neuen Front im Norden führen könne. Diese Gefahr werde erst gebannt sein, wenn Estland besetzt, Petersburg genommen oder zum mindesten bedroht sei und dadurch Finnland aus der Gewalt der Russen befreit würde.

Am 7. September kamen diese Überlegungen im Großen Hauptquartier zum Vortrag. Eine Fortsetzung der Offensive nach Livland und Estland hinein stand vorerst nicht in Frage, die Truppen, die Riga erobert hatten, reichten dafür nicht aus und wurden voraussichtlich bald an anderer Stelle gebraucht. So wurde die Åland-Unternehmung zurückgestellt, dafür aber empfohlen, Ösel und Moon in Besitz zu nehmen, um die Lage der Nordfront zu verbessern und einen starken Brückenkopf zu schaffen, geeignet für die Verteidigung wie für späteren weiteren Angriff. Je eher das Unternehmen vor sich gehe, desto besser; man wollte die Truppen nicht lange entbehren, der Winter mit den Gefahren der Vereisung der Gewässer um die Inseln nahte, vorher mußte der Dauerzustand der Besetzung mit verhältnismäßig geringen Standtruppen

sowie die Verproviantierung und Ausrüstung für die Wintermonate durchgeführt sein. Von Mitte September ab könne die für die Landung benötigte kriegsstarke Division gestellt werden. Die O. H. L. fragte, ob die Marine zur Teilnahme bereit sei.

Innerhalb von acht Tagen, wie es danach nötig gewesen wäre, waren die Vorbereitungen von dieser unmöglich zu treffen. Noch Anfang August war der O. H. L. auf Befragen mitgeteilt worden, daß das Klarmachen und Heranziehen der Transportdampfer 25 Tage beanspruchen würde. Auch für das Heranholen der einzigen im Landungsdienst ausgebildeten Pionierkompanie, die sich in Rumänien an der unteren Donau befand, für die Bereitstellung von Landungsgerät, Hilfsfahrzeugen, Kohlen und Material, nicht zuletzt für das Minensuchen und -räumen im Operationsgebiet waren mehrere Wochen erforderlich. Allein die Zusammenstellung der Stäbe, die Ausarbeitung und der Erlaß der Operationsbefehle zu dieser ganz eigenartigen Unternehmung, für die jede Erfahrung fehlte, die Formierung und das Heranziehen der erforderlichen Schiffsverbände würde in solch kurzer Frist nur mit Schwierigkeiten bewerkstelligt werden. Es rächte sich jetzt, daß der Generalstab auf die wiederholten Anregungen des Admiralstabs zu eingehenderen Vorarbeiten und Vorbereitungen nicht eingegangen war und die nötigen Unterlagen nicht hergegeben hatte.

Trotzdem war der Admiralstab, im besonderen der neue Chef der Operationsabteilung, Konteradmiral Frhr. v. Keyserlingk, sofort bereit, alles Erforderliche beschleunigt in die Wege zu leiten; wollte das Heer die von der Marine wiederholt angeregte Unternehmung jetzt in die Tat umsetzen, so durfte das nicht an der Marine scheitern. Auch weitere Ausblicke taten sich auf: vielleicht würde die Flotte bald vor die Aufgabe gestellt werden, im Finnischen Meerbusen zu operieren; eine günstige Wirkung auf Schweden und Finnland war zu erwarten; die Großkampfschiffe konnten endlich wieder ihre Daseinsberechtigung erweisen, und überhaupt bekam die Flotte willkommene Gelegenheit, sich im Einsatz zu betätigen und zu bewähren.

Wehrgeographische und militärische Voraussetzungen

Mit welchen geographischen und militärischen Bedingungen war bei dem geplanten Unternehmen zu rechnen?

Ösel ist mit 2600 qkm fast dreimal so groß wie Rügen, Moon mißt 200 qkm, Dagö, dessen Besetzung vorerst noch nicht ins Auge gefaßt war, etwa 1000 qkm. Alle drei Inseln sind flach, die größten Erhebungen liegen 50 bis 70 m über dem Meere. Der kärgliche, mit Steinen durchsetzte Boden läßt Ackerbau nur in geringem Umfang zu, die Bevölkerung lebt in der Hauptsache von Weidewirtschaft und Viehzucht, an der Küste von Fischerei und Schiffahrt. Das weithin bewaldete und versumpfte Dagö ist nur dünn besiedelt. Auch Ösel ist streckenweise bewaldet und mit Morästen und Seen durchsetzt, die aber ebensowenig wie die Wasserläufe Hindernisse von Bedeutung bilden. Immerhin erleichtern sie im Verein mit Baumgruppen und Knieholz, Hecken und Steinwällen die Verteidigung des Landes.

Zahlreiche Wege durchziehen Ösel, doch eignen sich nur wenige für größere Truppenbewegungen. Eine gute Straße führt von Arensburg nach dem Steindamm bei Orissar[1]) (65 km), der Ösel mit Moon verbindet, und weiter nach Kuiwast (85 km), der Fährstelle nach dem Festland. Ausgebaut aber recht schmal sind die Straßen von Arensburg nach Zerel (50 km), nach Kielkond südwestlich der Tagga-Bucht (35 km), von wo es nur noch wenige Kilometer zur Flugstation Papensholm sind, und nach Pamerort gegenüber Dagö (60 km), ferner der Küstenweg Pamerort—Orissar (50 km). Eisenbahnen sind auf der Insel nicht vorhanden, den bescheidenen Frachtverkehr besorgt die Küstenschiffahrt.

Die zerrissene Gestalt der Küsten, die in ausgedehnten Sandbänken, Riffen und Inseln ihre Fortsetzung finden, erschwert das Befahren der umliegenden Gewässer. Im Westen reichen die für große Schiffe gefährlichen Untiefen 10 bis 15 sm weit ins Meer hinaus. Das dort zur Warnung ausgelegte Feuerschiff war bereits bei Kriegsausbruch eingezogen worden. Die Untiefen zwischen Sworbe und Kurland lassen nur drei schmale Einfahrten zur Irbenstraße frei. Im Rigaischen Meerbusen, rings um Arensburg herum, ist besondere navigatorische Aufmerksamkeit vonnöten. Überdies war damit zu rechnen, daß die Russen rechtzeitig alle Seezeichen, wie Bojen, Pricken und Landmarken, entfernen würden. Ohne Leuchtfeuer konnte man hier des Nachts nicht fahren. Der Kleine Sund, zwischen Ösel und Moon, in seinem mittleren Teil ganz flach, wird durch den die Ufer verbindenden Steindamm ohne Durchfahrt in zwei Teile zerschnitten. Die Eingänge zum Kleinen Sund sind nur von kleineren Fahrzeugen befahrbar. Der Moon-Sund hat in seiner ganzen Ausdehnung zwischen Moon und Worms weniger als 10 m, streckenweise nicht einmal 5 m Wasser. Die Russen hatten jedoch in langer, zäher, häufig unterbrochener Arbeit eine Fahrrinne ausgebaggert, die jetzt mit einer Tiefe von 8 bis 9 m und 70 m Breite älteren Linienschiffen die Durchfahrt ermöglichte. In das Becken zwischen den drei Inseln, die Kassar-Wiek, führte vom Moon-Sund her ein 5-m-Fahrwasser; die Westausfahrt durch den Soëlo-Sund weist nach den Karten nur 3 m Tiefe auf; durch FT.-Peilungen war festgestellt, daß sie für Zerstörer passierbar, also inzwischen ausgebaggert worden war.

Einen Hafen besitzt nur Arensburg, die einzige Stadt auf den Inseln und Sitz der Behörden. Selbst dort gibt es nur eine einfache, gegen Seegang wenig geschützte Mole, an der kleine Dampfer anlegen können. Die Buchten um Ösel sind meist offen und seicht, die Küsten flach und steinig. Günstigere Verhältnisse bietet die im Nordwesten tief ins Land einschneidende Tagga-Bucht. Bei verhältnismäßig großen Wassertiefen steigt der Meeresboden hier ziemlich rasch an, so daß Boote bis nahe ans Ufer gelangen können. Die Bucht bietet Raum für eine größere Flotte und schützt sie gegen Seegang aus Westen.

Die Vorzüge der Tagga-Bucht, höchst bedeutsam für eine Landung großen Umfanges, die sich über Tage erstreckt, waren seinerzeit sofort erkannt worden, als der Gedanke der Eroberung von Ösel auftauchte. Zwar wurden die Arensburger und die östlich von ihr gelegene Fettel-Bucht ebenfalls als geeignet befunden. Aber sie

[1]) Andere Schreibweise: Orisaar.

schieden aus, weil sich der Zugang zum Rigaischen Meerbusen noch in der Gewalt des Feindes befand. Die Vorteile, die sie als Landungsplätze der Landkriegführung für den Vormarsch boten, wären voraussichtlich zu teuer erkauft worden durch die Opfer, die ein Durchbruch durch die minenverseuchte, neuerdings von schwerster Küstenartillerie verteidigte Irbenstraße gefordert hätte. Auch wäre bei solchem Vorgehen das Moment der Überraschung preisgegeben worden.

Rußland hatte die Verteidigung der Inseln gut vorbereitet. Seit Jahren war die Irbenstraße mit Tausenden von Minen gesperrt, die stets von neuem ergänzt wurden. Ein Verteidigungsverband lag ständig im Moon-Sund bereit. Bei Zerel, an der Westküste bei Papensholm und bei Arensburg waren Flugstationen entstanden, die zwei Dutzend Seeflugzeuge für die Aufklärung beherbergten. Flugzeugabwehrbatterien und neuerdings Kampfflugzeuge, für die besondere Landflugplätze angelegt waren, schützten sie gegen deutsche Luftangriffe. Seit November 1916 wurden deutscherseits auf dem Südende von Sworbe Bauten solchen Ausmaßes beobachtet, daß sie nur der Aufstellung schwerer Artillerie gelten konnten. In der Tat hatten die Russen dort außer zwei Batterien mittleren Kalibers vier 30,5-cm-Flachbahngeschütze in Stellung gebracht; sie hatten am 7. September das Feuer eröffnet, wobei sich zeigte, daß sie dank sehr großer Erhöhung die Meerenge in ihrer ganzen Breite bestrichen und erheblich weiter schossen als die schwere Artillerie der deutschen Linienschiffe. Bei Mento wurde ein Hafen gebaut. Feldstellungen am Strande und in der Umgebung der schmalen Landzunge, die Sworbe mit Ösel verbindet, dem sogenannten „Flaschenhals", ließen erkennen, daß die Halbinsel sich zu einer starken Verteidigungsstellung entwickelte.

Auch zum Schutz der Südeinfahrt des Moon-Sundes und des Flottenstützpunktes bei Kuiwast waren, wie die Flieger feststellten, Batterien gebaut worden, zwei auf Moon bei Woi (5 schwere, wahrscheinlich 28 cm-, und 4 mittlere Geschütze) und ein oder zwei mit mittleren Geschützen auf der Festlandseite auf Werder. Feldstellungen waren insbesondere in der Nähe des Orissar-Dammes ausgehoben, dort hatte sich der Feind einen Brückenkopf geschaffen. Südlich Moon lag schon seit dem deutschen Einbruch im August 1915 ein Minenfeld quer zum Fahrwasser. Seine Lage war aus dem russischen Geheimbuch bekannt, das vor kurzem in die Hände des Admiralstabes gelangt war.

Am Eingang zur Tagga-Bucht bei Kap Hundsort wurde im Juni von einem Reihenbildflugzeug eine Batterie im ersten Baustadium erkannt. Aus der Aufnahme eines zweiten Fluges Ende August war zu ersehen, daß dort vier 15 cm aufgestellt worden waren. Jetzt entdeckte das Aufnahmegerät auf der anderen Seite der Bucht bei Kap Ninnast eine weitere neue Batterie mittleren Kalibers, deren vier Geschütze ebenfalls schon eingebettet waren. Frisch ausgehobene Schützengräben am Strande ließen erkennen, daß sich die Russen über die Geeignetheit der Bucht für Landungen klar waren und daß sie daher auch Infanterie zur Abwehr bereithielten. Minensperren waren dem Lotsenbuch zufolge in dem ganzen Seegebiet des nordwestlichen Ösel nicht gelegt; es war aber zu bedenken, daß dieses Buch bereits im Februar gedruckt war.

Die Küsten des Soëlo-Sundes aus der Luft einzusehen, war bisher noch nicht ge-

lungen. Man vermutete dort ebenfalls auf beiden Seiten Batterien, etwa bei Toffri und bei Pamerort.

Bei Dagerort hatte das Reihenbildflugzeug am 24. August keine Batteriestellung entdeckt; tatsächlich standen dort vier 15-cm-Geschütze. Daß sich bei Tachkona eine 15-cm-Batterie befand, war seit langem bekannt; inzwischen sollte hier auch eine Batterie von vier 30,5 cm entstanden sein. Nördlich von Dagö dehnte sich quer über den Finnischen Meerbusen das große russische Minenfeld, die „Vordere Stellung", aus, in dem vor bald einem Jahr die X. Flottille schwere Verluste gehabt hatte. Es reichte, wie aus dem Lotsenbuch hervorging, nicht ganz bis an Dagö heran; hier hatten sich die Russen dicht unter Land einen Ein- und Auslaufweg freigehalten.

Den Nordeingang des Moon-Sundes schützte eine Batterie von vier Geschützen mittleren Kalibers auf der Nordwestspitze der Insel Worms und eine gleiche auf dem Festlande, nahe dem Kap Spithamn.

Außer den bekannten und noch unbekannten feindlichen Sperren war aber auch das große deutsche Minenfeld westlich Ösel-Dagö zu berücksichtigen. Bei der Verstärkung im Frühjahr 1917 hatte man zugunsten seiner Wirksamkeit bewußt auf Lücken für eigene Operationen verzichtet, abgesehen von einem Nordsüdweg auf der schwedischen Seite. Nur die U-Boote hatten die Möglichkeit, es im Osten zu umgehen, da sie, ohne gesehen zu werden, nach Landmarken genau navigieren und flaches Wasser benutzen konnten. Gewiß lagen Zwischenräume von mehreren Seemeilen zwischen den einzelnen Sperren, aber sie waren nicht leicht zu finden, da sie unbezeichnet waren, und besonders bei schlechtem Wetter bestand immer die Gefahr, auf die Minen zu geraten. Im Südeingang des Moon-Sundes störten jetzt die vor der Riga-Unternehmung von den deutschen U-Booten gelegten Sperren. Sie machten das Vorgehen westlich des russischen Minenfeldes nahezu unmöglich, beanspruchten jedenfalls Minensucharbeit und damit kostbare Zeit. Schließlich war in allen Seegebieten mit abgerissenen, treibenden, nicht entschärften Minen zu rechnen.

Die Besatzung der Inseln wurde auf eine starke Division geschätzt. Noch im September gelang es, in Riga einen Landeskundigen zu finden, der diese Schätzung bestätigte und einen Überblick geben konnte: ein Infanterie-Regiment (Nr. 425) lag auf Sworbe, ein anderes (Nr. 426) samt einigen Feldbatterien im Nordwestteil von Ösel, Regiment Nr. 472 in der Gegend von Arensburg. Außerdem waren vorhanden 500 Mann Grenzwachkavallerie, 2 Kompanien Pioniere, 2 Panzerkraftwagen und etwa 2 000 Arbeitssoldaten. Die Küstenbatterien und die zahlreichen Fla-Geschütze waren von Marine- und Festungsartillerie stark besetzt, insgesamt mehrere tausend Mann. Ein Regiment (Nr. 427) und 1 Pionierzug standen auf Dagö. Kommandant der „Befestigten Moon-Sund-Stellung" war Konteradmiral Sweschnikoff, der von Arensburg aus die gesamte Verteidigung der Inseln leitete. Sworbe stand unter einem besonderen Kommandanten, dem Kapitän zur See Knüpfer. Die auf den Inseln liegende, aus den erwähnten Regimentern bestehende 107. Infanterie-Division wurde von Generalmajor Iwanoff befehligt, der den Konteradmiral Sweschnikoff unterstand. Den Oberbefehl hatte, wie über den gesamten Ostseeoperationsraum, der Flottenchef, Admiral Raswosoff.

Von der vorwiegend estnischen Bevölkerung auf Ösel und Moon, rund 70 000 Köpfe, waren Feindseligkeiten nicht zu erwarten, da sie Deutschen und Russen gleich fremd gegenüberstand. Eine gewisse Unterstützung erhoffte man von der baltischen Oberschicht, Gutsbesitzern, Pastoren und Bürgern, soweit sie nicht ins innere Rußland abbefördert waren.

Weit verbreitet war die Meinung, daß sich die Inseln mehr oder weniger unter der Botmäßigkeit Englands befänden. Seit der Revolution gingen Nachrichten durch die russische und die neutrale Presse, wonach namentlich die Åland-Inseln, aber auch Ösel und andere strategisch wichtige Plätze unter englischer Leitung stehen sollten. Es sollten Verhandlungen wegen Übernahme der Inseln durch die Engländer schweben; diese tätigten angeblich Güterkäufe; der englische Botschafter empfing estnische Abgeordnete. Es hieße, England beabsichtige, sich in der östlichen Ostsee ein neues Gibraltar zu schaffen. Den deutschen verantwortlichen Stellen kamen solche Gerüchte allzu abenteuerlich vor, und die angestellten Nachforschungen gaben ihnen recht.

Auf See konnte die ganze unter dem Befehl von Vizeadmiral Raswosoff stehende Ostseeflotte zum Einsatz kommen: 4 Großkampfschiffe, ebenso viele ältere, mit 30,5-cm-Geschützen bestückte Linienschiffe, 9 große Kreuzer, eine Anzahl Kanonenboote und Minenschiffe, mehr als 30 Zerstörer und Torpedoboote, einige Minensuchdivisionen und an die 40 U-Boote. Von diesen war wohl ein Viertel nur noch zur Hafenverteidigung zu gebrauchen, konnte also für die deutschen Überlegungen außer Betracht bleiben. Unter den übrigen befanden sich 8 sehr gute englische Boote, die nach wie vor von englischen Kommandanten und Besatzungen gefahren wurden. Aber auch die russischen U-Boote hatten sich als leistungsfähig erwiesen. Im Moon-Sund waren dauernd stationiert: die Linienschiffe „Slawa" und „Graschdanin" (früher „Zessarewitsch"), zwei Panzerkreuzer, ein Dutzend Zerstörer, darunter die neuesten, und 2 bis 4 U-Boote, meist englische, ferner Minenleger und -sucher. Diese „Streitkräfte im Rigaischen Meerbusen", geführt von dem tatkräftigen Vizeadmiral Bachireff, wurden sicherlich bei eintretender Gefahr verstärkt.

Kamen alle diese Verteidigungsmittel zum Einsatz, dann standen dem Angreifer ernste Kämpfe bevor. Aber die russische Wehrmacht war seit der Revolution nicht mehr die alte. Von Monat zu Monat verschlechterte sich die Disziplin, wie aus manchen Anzeichen hervorging. Teile der Flotte hatten Mitte Juli den Aufstand der Bolschewisten unterstützt. Die Eroberung von Riga war uns rasch und mit verhältnismäßig geringen Verlusten geglückt. Andererseits lehrte diese Unternehmung, daß sich noch immer einzelne Truppenteile in der Verteidigung gut und hartnäckig schlugen. Ebenso bewiesen die Abwehrmaßnahmen der Russen in der Irbenstraße und auf Ösel (Kapitel 9), daß bei diesen vorgeschobenen Streitkräften die Widerstandskraft noch lebendig war. Ein Teil der russischen U-Boote, der dem Beispiel der Engländer folgend seine Basis nach Hangö verlegt hatte, war noch fest in der Hand seiner Offiziere. Nur von dem Gros in Reval und Helsingfors war nicht zu erwarten, daß es sich ernsthaft zur Wehr setzen würde. Dort war gerade eine neue Welle der Auflehnung gegen die Offiziere durch den verunglückten Putsch des Generals Korniloff aufgebrandet, obwohl die Flotte mit diesem Aufstand nichts zu tun

hatte. Die Folge war weitere Lockerung der Disziplin (siehe Seite 109). Trotz alledem durfte die russische Widerstandsfähigkeit auf den Inseln und bei den Moon-Sund-Seestreitkräften nicht unterschätzt werden.

Vorbesprechungen in Berlin

Die ersten Besprechungen zwischen Admiralstab und Generalstab Anfang September hatten in großen Umrissen folgendes Ergebnis:

Zur Eroberung von Ösel und Moon ist eine kriegsstarke Division nebst einer Anzahl von Sonderformationen und gesamter Bagage zu überführen; Einschiffungshafen Libau, da Windau zu wenig Platz bietet. Ausschiffung im Nordwestteil der Insel Ösel in der Tagga-Bucht. Die Marine hat die Truppen auf der Überfahrt gegen Minen, U-Boote und die russische Flotte zu schützen, bei der Landung örtlichen Widerstand niederzukämpfen und die Landung zu sichern, die sich über mehrere Tage erstrecken wird. Vormarsch der Landungstruppen bis Arensburg. Als zweites soll von See und von Land her die Halbinsel Sworbe bezwungen werden, vor allem die eben fertiggestellte 30,5-cm-Batterie[1]). Danach soll ein Verband schwerer Schiffe in den Rigaischen Meerbusen eindringen, die Armee bei Arensburg und beim weiteren Vordringen gegen Moon unterstützen, die Befestigungen auf Moon und die russischen Streitkräfte im Moon-Sund in Schach halten und diesen selber abriegeln.

Unverzüglich, noch vor endgültiger Beschlußfassung, ging die Seetransportabteilung des Reichs-Marine-Amts daran, die nötige Zahl von Transportdampfern bereitzustellen und auszurüsten, da dies geraume Zeit in Anspruch nahm. Sie sagte zu, die ursprünglich auf 3 Wochen bemessene Ausrüstungszeit auf 2½ Wochen herunterzudrücken.

---

[1]) Über den Grad der Bereitschaft dieser Batterie sind später Zweifel entstanden, da der Kommandant von Sworbe, Kapitän z. S. Knüpfer, nach der Übergabe von Zerel einem deutschen Seeoffizier gegenüber äußerte, er bedauere, nur zwei Geschütze feuerbereit gehabt zu haben, andernfalls würde er den Deutschen erheblich mehr zu schaffen gemacht haben. Die Angabe schien eine gewisse Stütze darin zu finden, daß während der Unternehmung von den beschießenden Schiffen aus nur Zwei-Schuß-Salven beobachtet wurden. Dagegen wird sie durch keine der russischen Veröffentlichungen gestützt: weder das Buch von N. A. Danilobb „Die gemischte Operation im Rigaer Meerbusen" noch das Werk der Marineakademie der RKKA. Leningrad 1928 „Der Kampf der Flotte im Jahr 1917" (übersetzt von Kapitän z. S. a. D. Isendahl), insbesondere die in letzterem ausführlich wiedergegebenen Vernehmungen und Aussagen der Zeugen über die Ereignisse auf Sworbe bis zur Übergabe, erwähnen die Feuerbereitschaft von nur zwei der schweren Geschütze. Gerade diese Aussagen, aus denen das Suchen nach Gründen für das Aufgeben der Batterie und das Zerstören der Geschütze und das Hin und Her zwischen Offizieren, Geschützbedienungen und Soldatenräten deutlich hervorgeht, hätten eine Tatsache wie das Unklarsein der halben schweren Batterie bestimmt nicht verschwiegen. So ist die Bemerkung Knüpfers wohl nur als Entschuldigung für die geringe Tätigkeit der Batterie zu werten. — Das erwähnte Werk wird weiterhin abgekürzt bezeichnet werden „Marine-Akademie Leningrad 1928. Die Moon-Sund-Unternehmung 1917".

Am 11. September wurden die nach Berlin berufenen Vertreter des Oberbefehlshabers der Ostseestreitkräfte und des Chefs der Hochseeflotte in die bisherigen Absichten, Verhandlungen und Maßnahmen eingeweiht, weitestgehende Geheimhaltung wurde wegen des für das Gelingen der Unternehmung wichtigen Überraschungsmoments zur Pflicht gemacht. Der Chef der Operationsabteilung der Flotte, Kapitän z. S. v. Levetzow, ergriff mit Freuden die Möglichkeit, auch die schweren Schiffe wieder einmal in kriegerischem Einsatz an den Feind zu bringen, und stellte 11 Großkampfschiffe, 6 Kreuzer, 3 Torpedo-Halbflottillen und 1 Minenräum-Division in Aussicht. Der Chef des Stabes des O. d. O., Konteradmiral von Ußlar, konnte gewisse Bedenken gegen die Unternehmung in ihrer Gesamtanlage nicht verhehlen: die Jahreszeit sei reichlich weit vorgeschritten, die Wetterlage werde von Woche zu Woche ungünstiger; sie werde das Minensuchen stark erschweren und verzögern und damit das Moment der Überraschung beeinträchtigen; der Einsatz erscheine ihm zu hoch für ein Unternehmen, das letzten Endes nur eine etwas bessere Sicherung des Nordflügels der Landfront bezwecke, es sei nur zu verantworten, wenn man später Ösel dauernd im Besitz behalten wolle. Auf seine Bitte um Aufklärung über die höheren Ziele der Unternehmung wurde ihm geantwortet, das Unternehmen sei politisch und militärisch von höchster Bedeutung. Konteradmiral von Ußlar erklärte daraufhin, er halte das Unternehmen für durchführbar, es müßten aber noch mindestens eine Torpedoboots- und zwei Minensuch-Halbflottillen mehr gestellt werden als bisher vorgesehen. Gerade solche Verbände waren aber in der Nordsee schwer zu entbehren, ihnen lag das Freihalten der Wege für die U-Boote ob, und der U-Bootskrieg — darüber waren sich alle Stellen einig — durfte nicht beeinträchtigt werden. Kapitän z. S. v. Levetzow versprach namens der Flotte, Rat zu schaffen. *So sagte denn die Marine ihre Beteiligung zu.*

Der Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte, Großadmiral Prinz Heinrich, befand sich in Kurland und hatte in Riga dem Kaiser gegenüber ein Ösel-Unternehmen für dieses Jahr als untunlich bezeichnet; die gleiche Ansicht hatte der V. d. A. d. O., Konteradmiral Hopman, dort geäußert. Als dem Prinzen nun die Beschlüsse des 11. September gemeldet wurden, fuhr er nach Berlin und erhob beim Chef des Admiralstabes Einspruch. Er wiederholte und ergänzte die von seinem Stabschef vorgetragenen Einwände: die Fertigkeit der Russen in der Minenverwendung sei hoch einzuschätzen; die feindlichen U-Boote, darunter die gut geführten englischen, hätten von ihren Stützpunkten aus nur einen kurzen Weg; ihre Abwehr sei erschwert durch den festliegenden, geraden Kurs und die geringe Geschwindigkeit der Überführungsflotte; mit kräftigem russischen Widerstand auf den Inseln sei zu rechnen; Erfahrungen in Landungsunternehmungen stünden uns nicht zu Gebote, das Gallipoli-Unternehmen der Engländer sei mißglückt; in zwei bis drei Wochen würden die Vorarbeiten kaum mit der nötigen Gründlichkeit zu treffen sein; einmal begonnen, müsse die Unternehmung durchgeführt werden, koste es, was es wolle; abbrechen, etwa wegen englischer Operationen in der Nordsee oder in den Belten, bedeute Mißerfolg; der Plan sei unter Opfern ausführbar, werde aber besser bis zum nächsten Frühjahr verschoben; vielleicht habe sich die Lage in Rußland bis dahin so entwickelt, daß uns Ösel in den Schoß falle.

Der Kaiser hatte zu entscheiden. Der Chef des Admiralstabes, der ihm die Bedenken des Prinzen im einzelnen vortrug, leugnete nicht, daß manche Schwierigkeiten zu überwinden seien. Aber er schätzte den Gewinn der Inseln hoch ein, er hoffte auf weittragende Wirkungen. Auch machte er geltend, daß die Unternehmung dazu beitragen würde, den kriegerischen Geist in der Marine zu beleben. So willigte der Kaiser ein, als am 18. September auch die Oberste Heeresleitung vom Standpunkt der Gesamtkriegführung aus die Durchführung empfahl. Nur mahnte er, Gegenstöße aus dem Finnischen Meerbusen nicht außer acht zu lassen, die Flotte nicht schweren Verlusten auszusetzen und im Auge zu behalten, daß die Engländer vielleicht zu einem Schlage gegen Flandern ausholen könnten. Auch der Admiralstab rechnete mit der Möglichkeit, daß sich die Lage im Umkreis der Nordsee verschärfte; gegebenenfalls mußte man dann die im Osten stehenden Geschwader ohne Rücksicht auf die dortige Lage sofort zurückziehen und nach dem Westen werfen. Die Oberste Heeresleitung war von dieser Auffassung unterrichtet und damit einverstanden.

Gewisse Schwierigkeiten brachte die Frage, wer die Unternehmung leiten sollte. Konteradmiral Hopman, der den Kriegsschauplatz und den Gegner sicherlich am besten kannte, kam nicht in Betracht, er war gegenüber den aus der Nordsee kommenden Admiralen zu jung. Da gut die Hälfte der Hochseeflotte beteiligt sein würde, gedachte Admiral Scheer selbst nach dem Osten zu gehen. Großadmiral Prinz Heinrich erhob auf Grund seiner Stellung als O. d. O. und seiner örtlichen Erfahrung Anspruch auf den Oberbefehl. Er wollte sein Hauptquartier in Libau aufschlagen und von dort aus die Anlage sowohl wie Durchführung der Operationen auf See und an Land leiten. Dem widersprach der Flottenchef, weil er seine Befehlsgewalt allzusehr eingeschränkt glaubte. Aber auch der Admiralstab hatte Bedenken gegen den Plan des Prinzen. Dieser und sein Stab schienen ihm zu wenig eingearbeitet, um plötzlich eine Aufgabe von derartigem Umfang zu übernehmen. Vor allem aber hielt er es für nötig, den Chef der Überführungsflotte, der auf dem Marsche, bei und nach der Landung sehr wichtige Entscheidungen zu treffen haben würde, möglichst selbständig zu machen. Ihm falle die Hauptverantwortung zu, so dürfe er nicht durch allzu viele Befehle eingeengt oder durch unklare Befehlsverhältnisse gehemmt werden.

Eine Lösung war noch nicht gefunden, als die Oberste Heeresleitung am 15. September eine vom Oberbefehlshaber Ost, Prinz Leopold von Bayern, vorgeschlagene Regelung überbringen ließ. Danach sollten während des Transportes über See die für die Landung bestimmten Truppen dem Seebefehlshaber unterstellt sein. Nach der Landung würde dieser den Anforderungen des Truppenbefehlshabers, eines Kommandierenden Generals, zu entsprechen haben. Die Oberleitung gebühre dem Oberbefehlshaber der 8. Armee, General von Hutier, in deren Bereich Ösel liege. Der Vertreter der O. H. L teilte zudem mit, noch am gleichen Tage sei die Entscheidung des Kaisers im Sinne dieses Vorschlags zu erwarten[1]).

[1]) Der Vertreter der O. H. L. wurde mißverstanden. Am 15. September holte diese nur die Genehmigung ein, die Eroberung von Ösel gemeinsam mit der Marine einleiten zu dürfen. Einzelheiten wurden noch nicht vorgetragen, dies geschah am 18. September.

Der Chef des Admiralstabes betrachtete diese Regelung als endgültig. Er hatte, als er die Frage nun auch vom Standpunkt des Heeres aus prüfte, nichts gegen sie einzuwenden. Der Marine fiel letzten Endes nur eine taktische, fest umgrenzte Aufgabe zu, nachdem die Grundlagen von der Seekriegsleitung geschaffen waren. Es war unbedenklich, wenn die hohen Befehlshaber, die in den neuen Rahmen nicht hineinpaßten, ausgeschaltet wurden. Er beschloß, dem Kaiser vorzuschlagen, das Kommando auf See dem ältesten Unterführer der Flotte, Vizeadmiral Ehrhard Schmidt, zu übertragen. Ihm würde ein Stab aus Admiralstabsoffizieren der Flotte, des O. d. O. und des Admiralstabes beigegeben werden, an dessen Spitze der Chef der Operationsabteilung der Flotte, Kapitän z. S. v. Levetzow, treten sollte.

Nicht so leicht fügte sich der Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte in die überraschende Wendung. Der Prinz ließ dem Kaiser vortragen, daß die Unternehmung seiner Ansicht nach überwiegenden Marinecharakter trage und daher von einem Seeoffizier geleitet werden müsse. Auch die Flotte zeigte sich besorgt, daß von den mit den Verhältnissen der Seekriegführung wenig vertrauten Armeebefehlshabern unerfüllbare oder zu weit gehende Forderungen gestellt werden könnten. Der Chef des Admiralstabes entgegnete, die Armee stehe als Urheber und Nutznießer im Vordergrund, der Seebefehlshaber besitze nach der vorgeschlagenen Regelung genügend Selbständigkeit, im übrigen sei der Operationsbefehl inzwischen erlassen. Er machte aber die Heeresleitung auf die Gefahr des Entstehens von Mißverständnissen und Reibungen aufmerksam und bat, dem nach Möglichkeit vorzubeugen. Fürs erste herrschte, wie die Oberste Heeresleitung dem Kaiser melden konnte, vollstes gegenseitiges Einverständnis und Vertrauen. So entschied der Kaiser im Sinne des Vorschlags von Obost, und Vizeadmiral Ehrhard Schmidt wurde zum Befehlshaber des zu bildenden „Sonderverbandes" der Marine ernannt.

Auf Grund der Vorarbeiten, die inzwischen lebhaft weiter betrieben worden waren, ergab sich folgende Zusammensetzung der Landungstruppen und des Sonderverbandes.

Den Kern des Landungskorps bildeten drei Regimenter der 42. Infanterie-Division, die die Offensive in Galizien und soeben die Eroberung von Riga mitgemacht hatten. Hinzu traten Teile eines vierten Regiments, einige Radfahr-Maschinengewehr- und Sturmkompanien, und, sofern sie rechtzeitig eintraf, die kürzlich in Flandern aufgestellte 2. Radfahr-Brigade in Stärke von 30 Kompanien. Die Kavallerie war auf drei Schwadronen beschränkt. An Artillerie sollten ein Feldartillerie-Regiment und fünf schwere Batterien[1]) mitgenommen werden. Auch Pioniere, Minenwerfer und Funker waren zahlreicher als für eine Division zuständig. Alle Truppen mußten einen Teil ihrer Fahrzeuge zurücklassen, um Schiffsraum und Zeit zu sparen. Insgesamt waren fast genau 20 000 Mann, 5 000 Pferde, 60 Geschütze, 1 300 Fahrzeuge und 3 400 t Munition und Proviant zu überführen. Weitere Truppen und Lasten sollten nötigenfalls mit einer II. Staffel befördert werden. Die Leitung der Operationen auf den Inseln und die Verbindung mit dem

[1]) Beim Heer werden alle Kaliber von 10 cm aufwärts als schwer bezeichnet.

Sonderverband übernahm der Führer der XXIII. Reservekorps, General der Infanterie v. Kathen; sein Chef des Generalstabes war Oberst v. Tschischwitz.

Die Seestreitkräfte setzten sich zusammen aus dem III. und IV. Geschwader mit den 10 stärksten Linienschiffen der Flotte unter der Führung der Vizeadmirale Behncke und Souchon, aus dem Schlachtkreuzer „Moltke" als Flaggschiff des Vizeadmirals Ehrhard Schmidt, 9 kleinen Kreuzern, 55 Torpedobooten und 6 U-Booten. Für die Minenbekämpfung waren 4 Sperrbrecher, 4 Minensuch- und 5 Minenräumverbände vorgesehen. Mit der U-Bootsabwehr war im besonderen die Suchflottille der Ostsee unter Fregattenkapitän v. Rosenberg mit ihren zahlreichen Fahrzeugen und ein Restsperrverband betraut. Der Flotte folgte ein verhältnismäßig kleiner Troß von Lazarettschiffen, Bergungsfahrzeugen, Kohlen-, Öl- und Proviantdampfern und anderen Spezialschiffen.

Sechs meist ältere Luftschiffe lagen in den Hallen bei Stolp, Königsberg und Libau bereit. An Seeflugzeugen waren in Libau, Windau und Angernsee nicht weniger als 90 zusammengezogen, von denen jedoch nur drei Viertel zu gleicher Zeit besetzt werden konnten. Fünf Torpedoflugzeuge kamen aus Flandern, ein Dutzend Aufklärungsflugzeuge von den Nordseestationen. Weiter befanden sich darunter 15 Kampfflugzeuge mit zwei MG., ebensoviele Kampfeinsitzer und einige ältere Großflugzeuge. Der Rest bestand aus normalen Bomben- und Aufklärungsmaschinen, die teilweise mit einem MG. oder mit Funkeinrichtung versehen waren. Ein Flugzeugmutterschiff, das allerdings nur vier Apparate aufnehmen konnte, folgte dem Sonderverband. Das Heer stellte zehn Landflugzeuge, unter ihnen drei Kampfeinsitzer. Da diese zunächst an die Küste und die Flugplätze Nordkurlands gebunden waren, wurden der 42. Division für ihre Aufgaben acht Seeflugzeuge zugeteilt und mit Landbeobachtern besetzt.

Für die Überführung des Landungskorps wurde eine Transportflotte von zwölf Ozeandampfern mit einem Raumgehalt von je 7 000 BRT. und mehr benötigt, der größte maß 11 500 BRT. Sie wurden dem in Hamburg und Bremen aufliegenden Schiffspark der großen deutschen Reedereien entnommen. Dazu traten vier beschlagnahmte Engländer von 2 000 bis 4 000 BRT., der Rest einer Gruppe, die auf Wunsch der O. H. L. 1915 für den Fall plötzlichen Bedarfs für Truppentransporte eingerichtet worden war[1]). Ein Dampfer beförderte das Material, das die Pioniere zum Bau von Brücken und Stegen für die Landung brauchten. Unabhängig von der eigentlichen Transportflotte wurden zwei weitere kleinere englische Prisendampfer verwandt, bestimmt zur Aufnahme der zuerst zu landenden Bataillone, des „Vortrupps", soweit diese nicht auf Torpedobooten und anderen Fahrzeugen der Flotte Platz fanden. Die Gesamttonnage der Transportflotte erreichte fast 120 000 BRT., ungerechnet einen Reservedampfer, der für die II. Staffel bestimmt war.

Die Flotte umfaßte nicht weniger als 375 000 t, und die als Hilfskriegsschiffe beteiligten Handelsschiffe machten 60 000 BRT., der Troß etwa 30 000 BRT. aus. Zählt man alle Schiffe und Boote zusammen, die gegen Ösel fuhren, so kommt man auf mehr als 300 Fahrzeuge.

[1]) Vgl. Ostsee, Band II, Seite 32.

Beilagen 2, 3 und 4 enthalten die Gliederungen des Landungskorps, des Sonderverbandes und der Flugwaffe, Beilage 5 die Gliederung der russischen Seestreitkräfte im Moon-Sund zur Zeit der Moon-Sund-Unternehmung 1917, entnommen aus den russischen Quellen, Beilage 6 die Küstenbatterien der Moon-Sund-Stellung, ebenfalls aus späteren russischen Nachrichten.

Der Operationsplan des Landungskorps mußte sich damit abfinden, daß die Landung nur in der als Ausgangspunkt für die Landoperationen nicht sehr günstig gelegenen Tagga-Bucht vorgenommen werden konnte. Als erste Aufgabe nach geglückter Landung stellte sich das Heer die Einnahme von Arensburg. Die Stadt war gleich wichtig als Zentrale der feindlichen Verteidigung wie als Hafen und Verkehrsknotenpunkt; vor allem wurde den im Südwesten der Insel stehenden russischen Truppen damit der Rückzug abgeschnitten. Danach sollte das Landungskorps rasch den Kleinen Sund gewinnen, den Brückenkopf bei Orissar nehmen und Moon besetzen. Bei dem Angriff auf Arensburg und für das Vorrücken längs der Südküste wurde dringend Flankendeckung durch die Flotte gewünscht. Ihre Mitwirkung schien ganz unentbehrlich, sobald es sich darum handelte, den Übergang nach Moon zu erkämpfen. Sollte sie rechtzeitig zur Stelle sein, dann mußte sofort nach der Landung die schwere Batterie Zerel unschädlich gemacht werden, die die Irbenstraße sperrte und von See her kaum niederzukämpfen war. So fiel der 42. Division die weitere Aufgabe zu, schleunigst die Halbinsel Sworbe zu erobern.

Oberstes Gesetz waren Schnelligkeit und überraschendes Auftreten. Waren diese Waffen ohnedies anzuwenden, wo immer es galt, beim Angriff Blut zu sparen und die Verteidigung unsicher zu machen, so waren sie hier besonders wichtig, zumal der Angreifer kaum so stark war wie der Verteidiger. Es gab manchen gefährlichen Engpaß, wo wenige standhafte Verteidiger deutsche Frontalangriffe tagelang aufhalten konnten: westlich Arensburg zwischen den Seen und Sümpfen, an dem befestigten Nordende von Sworbe, in dem doppelt ausgebauten Brückenkopf von Orissar und auf dem drei Kilometer langen, deckungslosen Steindamm nach Moon hinüber. Die Erstürmung solcher Hindernisse war um so schwieriger, als die Truppe in den ersten Tagen nur spärlich mit Maschinengewehren, Geschützen und Munition ausgerüstet sein konnte; die Pferde und Fahrzeuge waren nicht schnell auszuladen. Übrigens war dadurch auch die Beweglichkeit der Infanterie eingeschränkt; sie konnte sich höchstens mit beigetriebenem Fuhrwerk helfen. Die Aufgaben der Kavallerie hatten die zahlreichen Radfahrer zu erfüllen, falls sie noch rechtzeitig zur Verladung mit der I. Staffel eintrafen.

Am wichtigsten war das Moment der Überraschung bei der Landung. Küstenbatterien sind Schiffen gegenüber stark im Vorteil durch ihren festen, meist schwer auszumachenden Standort, reichliche Munition und gute Möglichkeiten der Entfernungsbestimmung. Die Schiffe bieten sich in ihrer ganzen Größe dar und sind vielfach verwundbar, wogegen auch ihre schwersten Flachbahngeschütze den Befestigungen nur wesentlichen Schaden zufügen, wenn sie Volltreffer in den Geschützständen erzielen. Diese alte Lehre war durch die Kämpfe in Flandern und vor allem durch die Erfolge der veralteten türkischen Batterien an den Dardanellen gegen englische und französische Linienschiffe bestätigt. In den Batterien Hundsort

und Ninnast hatten, soweit bekannt, modernste 15-cm-Geschütze Aufstellung gefunden. Die Tagga-Bucht war ringsum bewaldet; überall fanden Feldbatterien und erst recht Maschinengewehrstände des Verteidigers gute Deckung. Diese konnten auf dem Lande sich nähernden Landungsfahrzeugen schweren Schaden anrichten. Denn die Truppe, eng zusammengedrängt, war in dieser Lage wehrlos, und die Torpedoboote, die die Landung zu decken hatten, konnten ihres Tiefgangs wegen kaum näher als 1000 m an das Ufer herangehen. Nach dem Ausbooten der ersten Stoßtruppen drohte weiterhin die Gefahr kräftiger russischer Gegenangriffe. Sie verringerte sich, je weniger die feindliche Führung vorbereitet war und je später sie alarmiert wurde.

Deswegen waren sich Armee und Marine von vornherein einig, daß die Landung im ersten Morgengrauen beginnen mußte, und zwar schlagartig, an mehreren Stellen zugleich und mit möglichst starken Kräften. Gleich zu Beginn mußte eine große Anzahl von Booten für die Ausschiffung zur Verfügung stehen. Die Küstenbatterien durften gar nicht erst die Zeit finden, die Ziele zu erfassen, sie waren sofort von den Linienschiffen unter Feuer zu nehmen und niederzukämpfen. Scheinunternehmungen an anderen geeigneten Punkten von Ösel sollten den Gegner irreführen. Niemand durfte vom Anmarsch der Flotte etwas merken, weder die feindlichen U-Boote noch die Flieger und die Küstenwachen, auch nicht die Funkstationen oder die Agenten des russischen Nachrichtendienstes. Also mußte das letzte Stück des Anmarsches in der Dunkelheit zurückgelegt werden, ungeachtet der Schwierigkeit, die das deutsche Minenfeld und die möglicherweise vor der Bucht liegenden feindlichen Sperren boten. Vorarbeiten hierfür und Aufklärungsflüge, soweit sie den Feind hellhörig machen konnten, mußten in der Vorbereitungsperiode möglichst eingeschränkt werden. Waren schon die umfangreichen Transportvorbereitungen nicht zu verbergen, so daß sich in den Hafenstädten die Blicke nach Osten richteten, wovon die Russen bestimmt Kenntnis erhielten, so mußten unbedingt Ziel und Zeitpunkt der Unternehmung geheimgehalten werden. Es ergingen zu diesem Zweck strenge Geheimhaltungsvorschriften, u. a. durfte im Schrift- und Fernsprechverkehr nur der Deckname „Albion" für die geplante Unternehmung gebraucht werden.

Ihr Zeitpunkt war ohnedies noch ungewiß. Denn sie hing in höherem Grade als andere vom Wetter ab. Bei Sturm konnten Boote nicht ausgesetzt, ebensowenig beladen und an den steinigen Strand gebracht werden. Aber auch schon während der Überfahrt durfte es nicht allzusehr wehen, sonst kamen die Torpedoboote und die überaus zahlreichen anderen kleinen Fahrzeuge nicht mit, unvermeidlich verlor das eine oder andere in der Nacht den Anschluß und geriet in Gefahr, auf Minen zu kommen. Die der Seefahrt ungewohnten Soldaten, von der Seekrankheit mitgenommen, waren den sofort nach der Landung einsetzenden Anstrengungen nicht voll gewachsen. Zudem konnten sich bei den Minensucharbeiten unberechenbare Hemmnisse einstellen. Nicht nur der Marschtag und möglichst auch die Woche des Ausladens mußten daher gutes Wetter aufweisen, auch eine Reihe von Tagen vorher war ruhiges Wetter nötig, denn in der Irbenstraße hatten die Minenräumverbände noch ein beträchtliches Stück Arbeit zu leisten, um den bisher minenfreien Weg auszubauen und möglichst weit nach Osten vorzutreiben.

Die Aufgaben der Marine waren umfangreich und mannigfaltig, sie trug die Ver-

antwortung für das Gelingen der Überfahrt und der Landung. Auswahl, Herrichtung und Bemannung der Transportflotte sowie des Bootsparks für die Landung, die Verteilung der Truppen auf die Dampfer, Ein- und Ausschiffung in der gewünschten Reihenfolge, Verteilung der Geschütze, Fahrzeuge und des gesamten Materials auf die Dampfer, Sicherung der Transportflotte gegen die Gefahren des Meeres, gegen Minen, U-Boote und Angriffe aus der Luft, das Niederkämpfen der Küstenverteidigung und der Schutz vor Gegenangriffen von See her — alles lag in ihrer Hand. Störungen von seiten der russischen Seestreitkräfte im Rigaischen Meerbusen mußten ausgeschaltet, der Übergang nach Moon gedeckt und der Moon-Sund für den Feind gesperrt werden. Luftschiffe, Flugzeuge und U-Boote sollten den Feind in und vor seinen Stützpunkten schädigen. Besondere Aufmerksamkeit war dem Nachrichtendienst, insbesondere der Regelung des Funkverkehrs zuzuwenden. Es galt nicht nur, den umfangreichen eigenen Verkehr der Seestreitkräfte zu bewältigen, sondern daneben den mit dem Heer und den der einzelnen Heeresstellen untereinander glatt abzuwickeln. Ein umfassender Luftaufklärungsdienst war einzurichten. Waren alle diese Aufgaben glücklich durchgeführt, so waren die Inseln mit Material und Verpflegung für den Winter auszurüsten, die Truppen, soweit sie nicht als Besatzung auf den Inseln blieben, heimzubefördern und für die Schiffahrt Minensicherheit zu schaffen, nicht allein im Bereich um Ösel und Moon, sondern auch auf dem Wege nach Riga.

Die Vorbereitung und Durchführung dieser gewaltigen Aufgabe fiel im wesentlichen dem „Flottenverband für Sonderunternehmung" (abgekürzt „Sonderverband") zu. Nur die Bereitstellung der Transportflotte und in gewissem Umfang die Einschiffung der Truppen war Sache der Seetransportabteilung des Reichs-Marine-Amts. Der Sonderverband bedurfte bei der Ausarbeitung vieler Maßnahmen der Unterstützung der Armee, andererseits lag es ihm ob, den Stäben und Offizieren des Heeres die ihnen fremden Marineverhältnisse zu erläutern und sie mit den durch die See bedingten Eigenheiten der Unternehmung vertraut zu machen. Wie schon bei den grundlegenden Beratungen zwischen Oberster Heeresleitung und Admiralstab der Marine ergab sich alsbald eine sehr glückliche Zusammenarbeit auf der Grundlage vollsten Vertrauens und freudigen Siegeswillens.

Am 15. September ging der Stab des Sonderverbandes in Berlin an die Arbeit; der Operationsbefehl war noch nicht erlassen, sein Inhalt im wesentlichen aber festgelegt. Der Chef des Sonderverbandes, Kapitän z. S. v. Levetzow, bekam als Gehilfen die Korvettenkapitäne Dietrich Meyer (vom Stabe der Flotte) und Tegtmeyer (O. d. O.) und die Kapitänleutnante Firle (Admiralstab) und Kiep (Flotte). Zu den Admiralstabsoffizieren traten später noch drei Flaggleutnante: Kapitänleutnant Nennecke, Oberleutnante zur See Christ und Richard Schreiber. Noch am 15. nahm der Stab die Fühlung auf mit Major Wetzell von der Operationsabteilung der O. H. L. und Major Brinkmann, dem I. Generalstabsoffizier der 8. Armee, kurz danach mit Oberst Hoffmann, dem Chef des Stabes des Oberbefehlshabers Ost, und mit Hauptmann Volkmann, dem soeben von der Front eingetroffenen I. Generalstabsoffizier der 42. Infanterie-Division. Von Anfang an bestand enge Verbindung mit dem Chef der Seetransportabteilung, Kapitän z. S. Redlich.

Der gemeinsame Operationsbefehl für Armee und Marine wurde am 18. September erlassen. Er lautete:

Großes Hauptquartier, 18. 9. 1917

Seine Majestät befehlen:

1. Zur Beherrschung des Rigaischen Meerbusens und zur Sicherung der Flanke des Ostheeres sind durch gemeinsamen Angriff von Land- und Seestreitkräften die Inseln Ösel und Moon zu nehmen, der Große Moon-Sund für die Durchfahrt feindlicher Seestreitkräfte zu sperren.
2. Hierzu stellen:
   a) Oberost: das Landungskorps (eine verstärkte Inf. Div.) unter Befehl des Gen. Kdo. XXIII. R.;
   b) die Marine: die Deckungsflotte und die Transportflotte.
3. Die Oberleitung des ganzen Unternehmens wird dem Oberkommando der 8. Armee übertragen.
4. Die Durchführung des Seetransportes und dessen Schutz leitet der Führer der Seestreitkräfte. Seinem Befehl sind die eingesetzten Teile des Landheeres für die Dauer des Transports bis zum Augenblick des Gelandetseins unterstellt.

   Nach erfolgter Landung hat der Führer der Seestreitkräfte den Anforderungen des A. O. K. 8 bzw. denen des Führers des Landungskorps mit allen verfügbaren Kräften zu entsprechen.
5. Die Inseln Ösel und Moon gehören zum Operationsbereich der 8. Armee. Die Operationen auf den Inseln leitet der Führer des Landungskorps; er ist auch später für ihre Verteidigung verantwortlich.
6. Ausrüstungs- und Einladehafen des Landungskorps ist Libau. Alles Nähere betr. Bereitstellung und Verladung des Landungskorps regelt A. O. K. 8 mit dem Führer der Seestreitkräfte.
7. Das Unternehmen, das sich in erster Linie auf Überraschung aufbaut, ist, wenn die Wetterlage es irgend gestattet, noch im September durchzuführen. Der beabsichtigte Zeitpunkt, der Beginn der Einladung und die Abfahrt von Libau sind der O. H. L. und der Seekriegsleitung (Admiralstab) zu drahten.
8. Nach erfolgter Landung an der Nordwestküste von Ösel ist das erste und baldigst zu erreichende Operationsziel die Wegnahme von Arensburg, das Flottenstützpunkt werden soll, und die Inbesitznahme der befestigten Halbinsel Sworbe von Norden her.

   Das zweite, ebenfalls möglichst schnell zu erreichende Operationsziel ist die Wegnahme des Brückenkopfes bei Orissar am Ostrand der Insel, die Erzwingung des Übergangs nach Moon und die Inbesitznahme dieser Insel.
9. Aufgabe der Seestreitkräfte bei diesen schnell durchzuführenden Operationen (vgl. Ziff. 4) ist es, durch baldiges Eindringen in den Rigaischen Meerbusen die rechte Flanke des Landungskorps gegen See zu sichern und den Angriff gegen den Brückenkopf von Orissar und die Insel Moon mit allen verfügbaren Kräften zu unterstützen.

10. Die später erforderlichen Besatzungen der Inseln stellt das Landheer, mit Ausnahme der Küstenartillerie, welche die Marine stellt, und die ebenfalls unter Befehl des vom Landheer zu stellenden Befehlshabers der Inseln tritt.

11. Die Versorgung der gesamten Inselbesatzung obliegt der 8. Armee. Die Marine stellt auf Anfordern des A. O. K. 8 die erforderlichen Transportmittel und übernimmt deren Schutz.

gez. v. Hindenburg gez. v. Holtzendorff

Nach Übersiedlung des Stabes des Sonderverbandes nach Libau begannen am 20. September unverzüglich die Beratungen mit den Frontstellen, denen besondere Aufgaben zufielen. Der B. d. A. d. O., Konteradmiral Hopman, begleitet von seinem I. Admiralstabsoffizier, Korvettenkapitän Wieting, berichtet über Stand und Aussichten der von seinen Streitkräften betriebenen Vorarbeiten, im besonderen über die Minensucharbeiten. Mit dem Chef der U-Boots-Suchflottille, Fregattenkapitän v. Rosenberg, wurden die Sicherungsmaßnahmen vor der Tagga-Bucht durchgesprochen. Der zum Kommandeur der Flieger beim Stabe des Sonderverbandes ernannte Leiter der Flugstation Angernsee, Kapitänleutnant Berthold, legte seine Vorschläge für die Verwendung der Flugzeuge vor. Tags darauf nahm das Generalkommando des XXIII. Reservekorps, vertreten durch den Stabschef, Oberst v. Tschischwitz, in Libau seine Tätigkeit auf. Am Abend des 22. traf Vizeadmiral Ehrhard Schmidt ein und übernahm die Führung des Sonderverbandes.

Auf Grund des Operationsbefehls, der Vorarbeiten des Admiralstabes und der ersten Besprechungen ergaben sich folgende operativen Maßnahmen vor und während der Unternehmung:

„Die Minensuchverbände haben den Auslaufweg der Flotte bis zur Tagga-Bucht abzusuchen und einen minenfreien Weg für Großkampfschiffe bis Irben zu schaffen.

Flieger und Luftschiffe sollen während der Vorbereitungszeit dauernd über dem Rigaischen Meerbusen, über Zerel und dem Moon-Sund aufklären; Zerel, insbesondere die 30,5-cm-Batterie, sind möglichst häufig mit Bomben anzugreifen, ebenso die Anlagen von Pernau, Salis und Hainasch an der Küste Livlands.

Unauffällige Erkundung der Tagga-Bucht durch ein U-Boot.

Auslegen von fünf Feuerschiffen (Fischdampfer) durch die Suchflottille Rosenberg am ersten Operationstag nach Dunkelwerden, die der Flotte den Marsch durch die Minenfelder westlich Hundsort erleichtern und bei etwa eintretendem Nebel das Durchhalten ermöglichen sollen.

Der Brückenkopf für die Landung in der Tagga-Bucht ist durch einen Vortrupp von etwa 4 500 Mann zu erkämpfen, der von den Seestreitkräften übergeführt wird. Landung überraschend bei Hellwerden, Deckung durch das Feuer der Linienschiffe und Torpedoboote.

Sperrung des Westausgangs des Soëlo-Sundes durch Minen und Blockschiffe gleichzeitig mit der Landung des Vortrupps in der Tagga-Bucht.

Ablenkung der Aufmerksamkeit des Feindes von der Tagga-Bucht durch Demon-

stration eines Linienschiffstreffens gegen Sworbe und durch Beschießung von Kielkond und der Flugstation Papensholm durch Torpedoboote.

Nach Bildung des Brückenkopfes in der Tagga-Bucht Einlaufen der Transportflotte und Beginn der Landung.

Unmittelbar danach Sicherung der Tagga-Bucht und des davorliegenden Seegebiets gegen U-Boote durch Netzsperren, Horchlinien und Vorposten.

Wenn später die Truppen gegen Sworbe vorgehen, ist dies durch das Feuer von Schiffsgeschützen zu unterstützen und dabei, wenn möglich, die 30,5-cm-Batterie von Zerel niederzukämpfen.

Unmittelbar nach dem Fall Zerels Eindringen leichter und schwerer Seestreitkräfte durch die Irbenstraße, um die Truppen beim Vorgehen auf Arensburg zu unterstützen, ihre Seeflanke und den Übergang nach Moon durch das Feuer der Schiffsgeschütze zu decken und den Verkehr Moon—Festland zu unterbinden.

Von den U-Booten zu besetzende Stationen:

Südausgang des Moon-Sundes und Nordwestecke des Rigaischen Meerbusens: 2 U-Boote.

Dagerort zum Schutz der Tagga-Bucht: 1 U-Boot.

Nordausgang des Moon-Sundes, vor Reval und vor Hangö je 1 U-Boot; zuvor Minenverseuchung des Nordausgangs.

Während der Unternehmung Aufklärung des Finnischen und Rigaischen Meerbusens durch Luftschiffe, sowie Flugwetter ist.

Tätigkeit der Flieger während der Unternehmung: Aufklärung über und rings um Ösel. Bombenangriff bei jeder sich bietenden Gelegenheit auf lohnende Ziele. Stellen der Artillerie- und Infanterieflieger. Besetzung von Runö, falls möglich."

Die gemeinsamen Beratungen der nächsten Tage führten zu einigen Änderungen dieser geplanten operativen Maßnahmen. Das Generalkommando untersuchte zunächst die Frage, wieweit die Armee bei Arensburg und nachher am Kleinen Sund der Mitwirkung der Flotte bedurfte. Bereits bei den Besprechungen in Berlin war ihr baldiges Erscheinen im Rigaischen Meerbusen gewünscht worden (Ziffer 9 des Operationsbefehls). Den Zeitpunkt vorauszusagen, wann dies der Fall sein konnte, war der Marine nicht möglich. Denn das bisher abgesuchte Wegstück lag auf Tiefen unter 10 m, den bisherigen Kriegserfordernissen entsprechend, war also für Linienschiffe nicht zu gebrauchen. Es mußte von Windau an ein ganz neuer „Großschiffahrtsweg" geschaffen werden, viele Seemeilen weit durch ein Gebiet hindurch, das außer zahlreichen Minensperren womöglich noch Hindernisse unbekannter Art enthielt. Die Minenräumdivisionen brauchten eine ganze Anzahl von Gutwettertagen allein für den ersten Teil, der außerhalb des Schußfeldes der Zerel-Batterie lag; dann kam der Durchbruch durch ein besonders stark verseuchtes Gebiet unter voraussichtlich kräftiger feindlicher Gegenwehr. Waren die Heeresstellen infolgedessen bisher geneigt gewesen, das Risiko in den Kauf zu nehmen, daß sich die Flotte infolge der Minenschwierigkeiten in der Irbenstraße verspätete und daß das Landungskorps ohne ihre Hilfe gegen Arensburg und von dort gegen Moon vorgehen mußte, so wollten jetzt Generalkommando und 42. Division auf ihre Mitwirkung keinesfalls verzichten. Sie trauten dem Gegner durchaus zu, daß er im Brückenkopf von Orissar

zähen Widerstand leisten und die Insel Moon hartnäckig verteidigen würde, zumal wenn die schweren Küstengeschütze am Südende von Moon mitwirken konnten, was nicht ausgeschlossen schien. Ohne Artillerie der Flotte, erklärten sie, und ohne ihre Boote sei der Übergang nach Moon nicht ausführbar. Man müsse daher mit der ganzen Unternehmung warten, bis der Großschiffahrtsweg so weit fertig sei, daß die Flotte nach dem Fall von Sworbe baldigst im Rigaischen Meerbusen auftreten könne; auch auf die Gefahr hin, daß das Warten länger dauere und die Möglichkeit der Überraschung des Gegners sich vermindere. Der Sonderverband trat ihrem Vorschlag bei, weil die Unternehmung damit auf eine sichere Grundlage gestellt wurde. Dementsprechend wurde entschieden und der Armeebefehl, in dem das Oberkommando der 8. Armee am 24. September auf der Grundlage des Befehls der Kriegsleitung den Gang der Operationen näher festlegte (siehe Anlage 7) enthielt die Bestimmung: „Die Transportbewegungen dürfen nicht eher beginnen, als bis die Beendigung der Aufräumungsarbeiten in der Einfahrt zur Rigaer Bucht abzusehen ist."

Als der Sonderverband sich jetzt näher mit den am Kleinen Sund zu erwartenden Aufgaben befaßte, änderte sich das bisher gewonnene Bild. Die Lage der Batterien auf dem Südende von Moon, aus den Fliegeraufnahmen ersichtlich, verriet, daß sie offenbar ausschließlich zur Verteidigung des Moon-Sundes bestimmt waren und daher höchstwahrscheinlich nicht nach Westen feuern konnten[1]). Dagegen konnten sie das Vorgehen der deutschen Schiffe beträchtlich erschweren, deren Bewegungsfreiheit ohnehin durch feindliche und eigene Minen eingeschränkt war. Linienschiffe und Kreuzer konnten erst, wenn sie so weit in den Kleinen Sund eingedrungen waren, wie ihr Tiefgang erlaubte, den Steindamm und seine Umgebung mit ihren Geschossen erreichen. Angesichts der geringen Aussicht, von Süden her schnell und wirksam eingreifen zu können, erwog der Sonderverband nunmehr, von Norden, von der Kassar-Wiek aus kleine A-Boote (250 t, Tiefgang 2,5 m, zwei 8,8 cm) zu artilleristischer Unterstützung anzusetzen, die bis nahe an Orissar und den Steindamm vorgehen konnten, und Motorruderbarkassen zum raschen Übersetzen der Truppen nach Moon in die Gegend von Orissar zu schaffen. Es waren zwar nur sechs A-Boote vorhanden, und diese dienten der Suchflottille als Gruppenführerschiffe, aber der Flottillenchef glaubte, sie entbehren zu können. Das Generalkommando erklärte sich sofort mit diesem Plan des Sonderverbandes einverstanden und verzichtete nunmehr auf die feste Zusicherung rechtzeitiger Unterstützung vom Rigabusen her, wenn es auch nach wie vor darauf Wert legte.

Operationen in der Kassar-Wiek waren bisher nicht ins Auge gefaßt. Angesichts der hohen Ansprüche, die die Landung in der Tagga-Bucht und der Durchbruch durch die Irbenstraße gerade an die leichten Streitkräfte stellten, glaubte man bei den Berliner Besprechungen die nötigen Kräfte für eine wirksame Sicherung des West-

[1]) Dies traf nicht zu. Russische Quellen erwähnen, daß von den fünf 10—=Zoll=Geschützen zwei auf Beton und drei auf Holzbettungen aufgestellt waren; letztere hätten einen Schwenkungsbereich von 360° gehabt und damit die Wurzel des Damms bei Orissar und die Gegend von Orissar bestreichen können. Siehe „Marine=Akademie Leningrad 1927. Die Moon=Sund=Unternehmung 1917". Der Gang der Ereignisse bestätigt dies.

ausgangs des Soëlo-Sundes nicht erübrigen zu können; man hatte daher seine Sperrung durch Blockschiffe und Minen vorgesehen, um sich vor feindlicher Gegenwirkung zu schützen. Fregattenkapitän v. Rosenberg, dem die Kassar-Wiek für deutsche Flankenunternehmungen bedeutsam erschien und der seiner Flottille umfassendere Aufgaben zutraute, als bisher für sie vorgesehen waren, schlug vor, den Soëlo-Sund nicht vollständig zu sperren, sondern ihn nur mit U-Bootsnetzen abzuschließen. Der Vorschlag wurde genehmigt.

Der größte Teil der Suchflottille war bei der Sicherung der Tagga-Bucht festgelegt (6 Gruppen); die Boote sollten, ausgerüstet mit Horchgerät und Netzen, eine einzige große Vorpostenlinie von Hundsort bis hinüber nach Dagerort bilden. Die 7. Gruppe sollte den Westausgang des Soëlo-Sundes sichern; ihr gedachte der Flottillenchef die Absperrung mit Schleppnetzen zu übertragen. Die 6 A-Boote, deren Kommandanten zugleich die Führer ihrer Gruppe waren, stellte er für den Kleinen Sund zur Verfügung; bei der Vorpostenlinie blieb nur ein Halbflottillenchef und ein Gruppenführer. Die unter dem anderen Halbflottillenchef stehende 7. Gruppe am Soëlo-Sund (8 Boote) hatte nun auch noch die Fahrrinne zu erkunden, sie auszuloten und auszubojen.

Angesichts der Frage, wie diese Gruppe vor feindlicher Gegenwirkung aus der Kassar-Wiek heraus geschützt werden konnte, kam Fregattenkapitän v. Rosenberg auf den Gedanken, die bei Kap Pamerort auf Ösel vermutete russische Batterie durch Handstreich zu nehmen und mit Matrosenartilleristen zu besetzen, um auf diese Weise den Osteingang des Soëlo-Sundes bestreichen zu können. Der Plan wurde vom Sonderverband gutgeheißen, und der Flottillenchef stellte aus seiner Flottille ein Landungskorps zusammen, teils von den Besatzungen der Boote selbst, teils vom Stamm seiner 4. Halbflottille, die in Kiel in der Bildung begriffen war, und beantragte, es durch von der Armee zu stellende Sturmtruppen, Radfahrer, Pioniere und Fernsprechpersonal zu verstärken. Überführung und Landung sollten auf Fahrzeugen der Flottille erfolgen.

Diese Nebenlandung fand beim Heere lebhafte Zustimmung und Unterstützung, nicht allein wegen ihrer Wichtigkeit für das Durchbringen der A-Boote und Motorruderbarkassen in die Kassar-Wiek, auch wegen der durch sie erhofften Irreführung des Feindes, mehr aber noch aus taktischen Gründen. Denn wenn 30 km östlich der Tagga-Bucht in der Nähe guter Straßen eine Truppe mit ausreichender Gefechtskraft gelandet wurde, die rasch vordringen konnte, dann stieg ganz wesentlich die Aussicht, der feindlichen Inselbesatzung den Rückzug zu verlegen, entweder nordöstlich von Arensburg oder gar am Kleinen Sund. Generalkommando und 42. Division traten um so wärmer für die Rosenbergsche Unternehmung ein, als Anfang Oktober starke Radfahrerverbände in Libau eintreffen sollten, die sich einerseits besonders für die angedeutete Aufgabe eigneten, andererseits schwer noch nachträglich auf der Transportflotte unterzubringen waren.

So wurde eine wesentliche Verbesserung des Operationsplanes erreicht. Fregattenkapitän v. Rosenberg machte es möglich, auf dem Werkstattschiff „Donau" der Suchflottille und zwei kleinen Dampfern, die er sich zuteilen ließ, neben seinem Marinelandungskorps von über 300 Mann noch nahezu 2 000 Soldaten, zwei Ge-

schütze mit Bespannung und sogar Kraftwagen unterzubringen und die für die Ausbootung nötigen Mittel zu beschaffen. Das Ganze trug zwar den Stempel des Behelfsmäßigen, war aber wohldurchdacht und gut organisiert. Die Landung an der offenen Küste konnte allerdings nur bei gutem Wetter gelingen. Fehlte es hieran, so blieb zwar die Möglichkeit der Landung in der Mustelham-Bucht, von dort aus aber hatte die Truppe einen viel weiteren Weg. Der Sonderverband willigte ein, allerdings unter der Bedingung, daß die Hauptaufgabe der Suchflottille, die Sicherung der Tagga-Bucht, nicht vernachlässigt wurde.

An der Unternehmung wurde festgehalten, auch als eine Reihenbildaufnahme vom 1. Oktober bei Pamerort keine Geschütz- oder Infanteriestellungen erkennen ließ. Man hielt das Vorhandensein einer gut getarnten Batterie doch für möglich, die Marine sah im übrigen in der Errichtung einer Signalstation, die die Bewegungen feindlicher Streitkräfte in der Kassar-Wiek beobachten und melden sollte, und in der Unterbrechung des Kabels nach Dagö erstrebenswerte Ziele, das Generalkommando maß dem raschen Vormarsch der zu landenden Truppen von Poka auf der Küstenstraße nach Orissar hohe Bedeutung zu. Das Heer übernahm es, gegebenenfalls bei Pamerort eine 10-cm-Batterie zur Bestreichung des Soëlo-Sundes auffahren zu lassen. Eine gleiche sollte, gemäß früherer Vereinbarung, am Eingang zum Kleinen Sund bei St. Johannis in Stellung gebracht werden. Diese schweren Batterien konnten aber frühestens vier Tage nach Beginn der Landung zur Stelle sein. Für die Zwischenzeit erbat sich Fregattenkapitän v. Rosenberg als Rückhalt für seine Boote an und im Soëlo-Sund eine Torpedoboots-Halbflottille in der berechtigten Annahme, daß die Fahrrinne für sie tief genug war, wurde diese doch nach früheren Beobachtungen von den Russen benutzt. Für den Fall stärkerer Gegenwirkung sagte der Sonderverband weitere Unterstützung zu, soweit verfügbar.

Aus der ursprünglich beabsichtigten Sperrung des Soëlo-Sundes erwuchs allmählich eine Kette von Operationen, die bedeutende Streitkräfte fesselte. Die Suchflottille war nicht bloß mit einer Gruppe beteiligt wie ursprünglich vorgesehen, sondern auch mit allen ihr von der Handelsschutzflottille und anderen Verbänden zur Verstärkung zugeführten Fahrzeugen; sie gab sämtliche A-Boote für die Kassar-Wiek ab, stellte ein Landungskorps, belastete sich mit einer kleinen Sondertransportflotte und mit deren Entladung; der Schwerpunkt ihrer Tätigkeit rückte von der Sicherung des Seegebiets nördlich der Tagga-Bucht gegen U-Boote zu den Operationen um Pamerort, Soëlo-Sund und Kassar-Wiek. Sie beanspruchte zu ihrem Schutz mindestens eine Torpedoboots-Halbflottille, wahrscheinlich mehr. Am ersten Tage mußten sogar ein Linienschiff und ein Kreuzer eingesetzt werden, um die Batterien Toffri und Pamerort in Schach zu halten.

Manches bei diesem Unternehmen war recht ungewiß. Würde das Wetter die Landung zulassen? Wo lag die Fahrrinne im Soëlo-Sund, war sie für große Torpedoboote wirklich befahrbar? Entsprachen die uns bekannten Angaben über die Kassar-Wiek, ein abseits von jedem Verkehr liegendes Gewässer, noch der Wirklichkeit? Lagen die Seezeichen aus wie im Frieden? War dort etwa mit Sperrmaßnahmen zu rechnen? Die Vorarbeiten des Admiralstabes hatten sich nicht mit Operationen in der Kassar-Wiek befaßt. Auch jetzt wurde nicht näher untersucht, was der

Feind zur Abwehr unternehmen könnte, ob und wo etwa Minen zu erwarten waren. Fregattenkapitän v. Rosenberg wußte, daß der Sonderverband keinen Minensuchverband freimachen, auch Torpedoboote schwer entbehren konnte. So hütete er sich, zu viel zu fordern und verließ sich auf seine eigenen Kräfte. Verluste nicht scheuend, vertraute er darauf, daß er jeweils die rechte Aushilfe finden, daß seine Besatzungen, von demselben Angriffsgeist beseelt wie er selbst, richtig handeln, und daß er mit einem gut Teil Kriegsglück seine weitgesteckten Ziele schnell erreichen würde. Die Landung bei Pamerort mit dem unmittelbaren Weitermarsch nach Orissar und das Eingreifen der A-Boote am Kleinen Sund waren in der Tat des Einsatzes wert. Das Heer maß ihnen größere Bedeutung zu als den Operationen im Rigaischen Meerbusen.

Der eingehende Operationsplan, der nunmehr am 25. September erlassen wurde, enthielt die nachstehenden, gekürzt wiedergegebenen Richtlinien und Befehle:

„Die beiden Aufgaben der Seestreitkräfte — sichere Überführung des Truppentransports und daran anschließend b a l d i g e s Eindringen in den Rigaischen Meerbusen — sind nur zu lösen, wenn der Großkampfschiffsweg in den Rigaischen Meerbusen soweit vorbereitet ist, daß der Rest der Arbeiten sich in absehbarer Zeit erledigen läßt. Andernfalls kann nicht damit gerechnet werden, daß die Seestreitkräfte die ihnen übertragene Unterstützung der Landungstruppen bei der Einnahme von Arensburg und dem Angriff auf Moon übernehmen können.

Der Beginn der Unternehmung muß daher von dem Fortschreiten der Minensucharbeiten auf dem Weg in den Rigaischen Meerbusen abhängig gemacht werden.

Für die Operationen ergeben sich alsdann folgende Abschnitte:

E r s t e r A b s c h n i t t. Überführung und Ausschiffung der Landungsdivision. Deckung des Löschens der Transporter. Gleichzeitig demonstrierendes Vorgehen gegen Sworbe am Tage der Landung und später beim Vordringen der Truppen gegen Zerel nochmalige Beschießung der Befestigungen. Nebenlandung bei Pamerort. Eindringen leichter Seestreitkräfte in die Kassar-Wiek.

Z w e i t e r A b s c h n i t t. Sobald Zerel gefallen ist, Eindringen in den Rigaischen Meerbusen in Richtung auf Arensburg und Unterstützung der Armee bei der Eroberung Arensburgs.

D r i t t e r A b s c h n i t t. Sperrung des Moon-Sundes und Unterstützung des Angriffs auf den Brückenkopf von Orissar und des Übergangs über den Kleinen Sund.

Hieraus ergeben sich folgende Aufgaben:

1. Der B. d. A. d. O. läßt durch Torpedoboote die Anmarschkurse nachprüfen, von der II. Minensuchflottille bei Nacht die Kurse durch die Sperren westlich Hundsort bis zur Tagga-Bucht absuchen und mit allen verfügbaren Minensuch- und räumkräften an dem Durchbruch nach dem Rigaischen Meerbusen arbeiten, wobei ein minenfreier Weg für Großkampfschiffe bis Irben freizumachen ist.
2. Während dieser Vorarbeiten sollen Flieger und Luftschiffe jede sich bietende Gelegenheit zum Angriff auf die Batterien von Zerel und nebenher zu Angriffen auf die Anlagen von Salis, Hainasch und Pernau ausnutzen. Die Ostküste von

Zerel, der Moon-Sund und der Riga-Busen sollen dauernd unter Kontrolle gehalten werden. Es soll der Schein erweckt werden, als ob die Operationen, deren Vorbereitung auf die Dauer doch nicht geheimzuhalten ist, gegen die Ostküste des Rigaischen Meerbusens gerichtete seien.

3. Ein U-Boot hat unauffällig die Tagga-Bucht zu erkunden.
4. Am ersten Operationstag morgens Auslaufen der Verbände und Schiffe aus den Aufmarschhäfen und Marsch nach Norden.
5. Für den Marsch durch die Minenfelder westlich Hundsort werden am ersten Operationstag nachts 5 Feuerschiffe durch die S-Flottille Rosenberg ausgelegt. Der Ausgangspunkt wird durch ein U-Boot festgelegt, das tags genaues Besteck nach Landpeilungen nimmt. Ein zweites U-Boot bezeichnet den Ansteuerungspunkt „Weiß" 6 sm nördlich der Tagga-Bucht.
6. Für den anmarschierenden Sonderverband ist doppelte Minensicherung vorgesehen: die als Spitze marschierende S-Flottille fährt mit ausgebrachtem Gerät auf dem Kurse des Sonderverbandes bis zu einem bestimmten Punkt nordwestlich der Tagga-Bucht und zieht sich von hier aus, immer mit ausgebrachtem Gerät strahlenförmig auseinander, so das Gebiet überdeckend, in dem nachher die Verbände zur Beschießung der Befestigungen bei Hundsort und Ninnast fahren müssen.

   Die II. Minensuchflottille fährt ebenfalls mit ausgebrachtem Gerät vor dem Sonderverband her bis zum Punkt „Weiß", von dem aus sie dann noch den Kurs in der Tagga-Bucht nach besonderem Befehl absucht.
7. Ein von den Seestreitkräften zu überführender Vortrupp (etwa 4 500 Mann) soll den Brückenkopf für die Landung der Transportflotte erkämpfen. Er wird übergeführt auf den Schiffen des III. Geschwaders (auszuschiffen und zu landen mit Motorruderbarkassen), auf der II. Torpedobootsflottille, auf „Blitz" und den Dampfern „Equity" und „Corsica". Seine Landung hat mit Hellwerden überraschend zu erfolgen und ist durch das Feuer der Linienschiffsgeschwader und Torpedoboote zu decken. Minenräumboote sollen das Ausbooten unterstützen.
8. Gleichzeitig mit der Landung des Vortrupps in der Tagga-Bucht landen bei Pamerort 300 Matrosen der S-Flottille Rosenberg und etwa 3 000 Radfahrer, die Matrosen unterstützt durch Sturmtrupps der Armee zur Einnahme Pamerorts, die Radfahrer zu beschleunigtem Vorgehen gegen den Brückenkopf von Orissar. Überführung der Truppen auf Loggern der S-Flottille und auf den Dampfern „Donau", „Castor" und „Coburg". Die Pamerort gegenüberliegende Batterie Toffri (Südspitze Dagös) ist durch ein Linienschiff und einen Kleinen Kreuzer niederzukämpfen.
9. Um die Aufmerksamkeit des Feindes von der Tagga-Bucht und Pamerort abzulenken, soll mit Hellwerden ein Linienschiffstreffen gegen die Befestigungen auf Sworbe demonstrieren und eine Torpedobootsgruppe Kielkond und die Flugstation Papensholm beschießen.
10. Sobald der Brückenkopf in der Tagga-Bucht gebildet ist, läuft die Transportflotte ein und beginnt schnellstens mit der Landung zugleich von allen Dampfern aus.

11. Sofort nach ihrem Einlaufen sind die Tagga-Bucht und das Seegebiet davor durch Netzsperren, Horchlinien und Patrouillenboote gegen U-Boote zu sichern.
12. Mit den gegen Orissar vorgehenden Radfahrern sollen Torpedobootsstreitkräfte in die Kassar-Wiek eindringen zur Sicherung der nördlichen Flanke der Truppen, zur Unterstützung beim Übergang nach Moon und zur Aufrechterhaltung der rückwärtigen Verbindung auf dem Seewege.
13. Das spätere Vorgehen der Truppen gegen Sworbe wird durch Schiffsgeschütze unterstützt, die schwere Batterie Zerel, wenn möglich, niedergekämpft.
14. Mit dem Fall Zerels sollen leichte und schwere Streitkräfte in den Rigaischen Meerbusen eindringen zur Unterstützung der Truppen beim Angriff auf Arensburg, zum Schutz der Seeflanke, zur Deckung des Übergangs nach Moon durch Schiffsgeschütze und zur Unterbindung des Verkehrs von Moon nach dem Festlande.
15. Zwei Unterseeboote besetzen den Südausgang des Moon-Sundes und die Nordwestecke des Rigaischen Meerbusens, eins nimmt zunächst Vorpostenstellung bei Dagerort zum Schutz der Tagga-Bucht ein, der Rest — drei — besetzt den Nordausgang des Moon-Sundes und Positionen vor Reval und Hangö. Der Nord-Moon-Sund wird von ihnen vorher mit Minen verseucht.
16. Die Luftschiffe klären vor dem Finnischen und über dem Rigaischen Meerbusen auf und sichern den Anmarsch der Transportflotte. Angriffe gegen Seestreitkräfte sind freigestellt.
17. Die Flieger, die dem Fliegerkommandeur des Sonderverbandes, Kapitänleutnant Berthold, unterstellt sind, klären über und rings um Ösel auf, stellen die erforderlichen Artillerie- und Infanterieflieger, benutzen jede Gelegenheit zum Bombenangriff und besetzen bei sich bietender Gelegenheit Runö."

In enger Fühlung zwischen den beteiligten Heeres- und Marinestellen wurden die verschiedenen Aufgaben durchgearbeitet und die entsprechenden Befehle erlassen. Deren Zahl stieg auf 100 und mehr, eine beträchtliche Arbeit für die Stäbe. Der Sonderverband hatte beispielsweise außer den zusammenfassenden Operationsbefehlen Anordnungen für folgende Maßnahmen zu treffen: das Absuchen des Anmarschweges auf Minen, das Auslegen von U-Booten und Feuerschiffen zur Bezeichnung des Weges, die Gliederung der Flotte, ihren Marsch und ihr Einlaufen in die Tagga-Bucht, das Landen des Vortrupps, das Niederkämpfen der Batterien an der Tagga-Bucht und am Soëlo-Sund, die Demonstrationen bei Sworbe und bei Kielkond, die Landung bei Pamerort, die Sicherung der Tagga-Bucht, den Vorstoß nach dem Kleinen Sund, die Operationen in der Irbenstraße und im Rigaischen Meerbusen, die dort einzurichtende Betonnung und Befeuerung, die Tätigkeit der Flugzeuge und Luftschiffe, den gesamten Nachrichten-, insbesondere den Funkdienst, die wechselseitige Benutzung von Land- und Seekarten, die Brennstoffergänzung und den sonstigen Nachschub, nicht zu reden von mehr büromäßigen aber dennoch wichtigen Arbeiten wie Verteilung von Karten und Fliegeraufnahmen, Bekanntgabe von Nachrichten vom Feinde und von navigatorischen Angaben, Herausgabe von Ergänzungen u. dgl. m. Ähnlich wenn auch nicht so stark belastet waren die Befehls-

haber der Aufklärungsschiffe der Ostsee, der Chef der Suchflottille, der Führer der Transportflotte und die anderen Unterführer des Sonderverbandes sowie die Kommandostellen des Landungskorps. Eine große Arbeit in verhältnismäßig kurzer Zeit war von den Stäben zu leisten, um alle Kräfte aufs beste anzusetzen, Schwierigkeiten vorauszusehen und zu überwinden, auf jede Art feindlicher Gegenwirkung gerüstet zu sein und so die glatte Durchführung des wichtigen Unternehmens sicherzustellen. Aber auch die Befehlsempfänger hatten alle Hände voll zu tun, um die ihren Aufgabenkreis berührenden Befehle zu verarbeiten, die Untergebenen soweit nötig zu unterrichten und alle Maßnahmen entsprechend vorzubereiten und durchzuführen.

Aufmarsch der Seestreitkräfte

Inzwischen vollzog sich der Aufmarsch der Seestreitkräfte. Als erste trafen am 19. September der I. Führer der Torpedoboote, Kommodore Heinrich, auf „Emden" und die II. Torpedobootsflottille — die Flottille der großen Zerstörer, die an der Spitze der Flotte mit dem Vortrupp an Bord in die Tagga-Bucht eindringen sollte — in Libau ein. In den nächsten Tagen kamen gruppenweise die II. Minensuchflottille sowie das Mutterschiff „Ammon" mit der II. Minenräumdivision an Bord; beide Verbände wurden schon in der Vorbereitungszeit gebraucht. Am 23. langte pünktlich das Gros der Transportflotte an. Schlechtes Wetter in Verbindung mit empfindlichem Mangel an starken Schleppern hinderte jedoch die Dampfer, an die Kaiplätze zu verholen. Infolgedessen wurde der Beginn der Einschiffungsvorbereitungen um 48 Stunden verzögert, und die Kreuzer der II. Aufklärungsgruppe unter Konteradmiral v. Reuter, als Führerschiffe der Gruppen der Transportflotte bestimmt, mußten in der Putziger Wiek warten, bis am 25. im Vorhafen von Libau Platz für sie wurde.

Die Linienschiffsgeschwader und der als Flaggschiff des Sonderverbandes vorgesehene Schlachtkreuzer „Moltke" trafen am 24. September in der Danziger Bucht ein. Für sie war in Libau, abgesehen vom Platzmangel, nicht genügend Wassertiefe, ebensowenig wie in Neufahrwasser. Dieser Mangel hatte den Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte schon anderthalb Jahre zuvor veranlaßt, die geräumige, von der Halbinsel Hela umschlossene Putziger Wiek zum Flottenstützpunkt herzurichten. Der 8,5 sm breite Eingang zur Bucht zwischen Hela Leuchtturm und Oxhöft war mit einer Balken- und zwei Netzsperren gegen Torpedo- und U-Boote abgeschlossen; eine schmale Durchfahrt wurde nur bei Bedarf geöffnet. Bisher hatte die Putziger Wiek nur einmal im Jahre 1917 den Kreuzern und Torpedobooten des B. d. A. d. O. als Übungsplatz gedient. Jetzt wurde sie zum ersten Male ihrer eigentlichen Bestimmung entsprechend benutzt. Die Versorgung der Schiffe geschah durch die Kaiserliche Werft Danzig; sie lieferte Kohlen, Wasser, Lebensmittel mit Dampfern und Leichtern und konnte auch die Ausrüstung der Schiffe verbessern, da die bei ihr lagernden Geräte und Materialien im Gegensatz zu denen der Hauptliegehäfen noch aus dem Frieden stammten.

Die Kriegsschiffe wurden von den aus dem Westen kommenden Torpedobooten

der 7., 12. und 13. Halbflottille begleitet, die Dampfer der Transportflotte von Handelsschutzbooten. Bei keinem der Verbände reichten die Boote zu wirksamer U-Bootssicherung aus, zumal eine Anzahl der Boote noch in den Werften lag. Andere Boote, die hätten aushelfen können, waren weder in der westlichen Ostsee noch in der Nordsee verfügbar. Alles irgend Entbehrliche war schon für das Unternehmen „Albion" freigemacht und hergegeben. Übrigens schätzte der Sonderverband die U-Bootsgefahr in der südlichen Ostsee nach den Erfahrungen des Sommers nicht hoch ein, mit Recht: es erfolgte kein einziger Angriff.

Den Zeitpunkt für den Aufmarsch der nicht unmittelbar am „Albion"-Unternehmen beteiligten Teile der Hochseeflotte behielt sich Admiral Scheer noch vor. Er hielt es für sehr unwahrscheinlich, daß sich die Engländer durch eine Unternehmung gegen die Baltischen Inseln zu Gegenmaßnahmen im Kattegat oder in der Nordsee verleiten ließen. Seine Ansicht über die operative Lage erhellt aus folgenden Stellen seines Befehls vom 21. September: „Große Unternehmungen gegen die ostjütische Küste und die Beltinseln erfordern umfangreiche Vorbereitungen. Auch die allgemeine strategische Lage Englands und die Jahreszeit spricht dagegen. Trotzdem kann jedes Auftreten stärkerer feindlicher Streitkräfte im Kattegat die Operationen im Osten stören. Möglichst starke Deckung der Sicherungsstreitkräfte an den südlichen Beltausgängen und am Sund ist daher nötig." Und weiter: „Zur Sicherung des Fortgangs des U-Bootskrieges aus der Deutschen Bucht heraus genügt das Freihalten der z. Z. vorgesehenen Ein- und Auslaufwege. Aufgabe der Hochseestreitkräfte bleibt nur die Sicherung der Arbeiten der Minensuchverbände. Sie muß in erster Linie durch Luftaufklärung erfolgen. Dem muß die Tätigkeit der Minensuchverbände angepaßt werden dadurch, daß nur bei geeignetem Wetter und grundsätzlich nur innerhalb der uns bekannten, schutzgebenden englischen Minensperren im Randgebiet der Deutschen Bucht gearbeitet wird. Zur unmittelbaren Rückendeckung dieser Arbeiten genügen wenige Streitkräfte. Der Schutz der Deutschen Bucht muß der örtlichen Verteidigung überlassen werden." Dementsprechend beabsichtigte Admiral Scheer mit dem Flottenflaggschiff, der I. Division des I. Geschwaders und den Schlachtkreuzern nach Kiel zu gehen. In der Nordsee, und zwar auf der Elbe, sollten nur die vier Linienschiffe der II. Division des I. Geschwaders, die IV. Aufklärungsgruppe und zwei Torpedobootsflottillen bleiben, ferner in ihren Stützpunkten die zum Freihalten der Aus- und Einlaufwege nötigen Minensuchverbände.

Nicht allein die Flotte stand ganz im Dienste der Ösel-Unternehmung, sondern fast alle Teile der Marine. Der Befehlshaber der mittleren Ostsee, der die Suchflottille gestellt hatte, gab noch sechs Handelsschutzboote ab, ohne daß deswegen der Geleitdienst eingeschränkt werden durfte. Mit der Sundbewachung war die zahlenmäßig und vor allem an Fronterfahrung schwächere Schulhalbflottille der I. Torpedoboots-Division betraut, um die 7. Torpedoboots-Halbflottille freizumachen. Die Luftaufklärung am Sund erlitt durch den Fortgang der „Santa Elena" eine empfindliche Einbuße. Aus der westlichen Ostsee kamen das Minenschiff „Nautilus" und der Netzsperrverband. Die 13. Torpedoboots-Halbflottille wurde für „Albion" zur Verfügung gestellt, obwohl sie für das Marinekorps in Flandern bestimmt und im Begriff war, nach Zeebrügge in See zu gehen. Flandern wurde auch zeitweilig die

I. Torpedoflugzeug-Staffel entzogen. Einige Flugzeuge nebst Besatzung mußte fast jede Flugstation hergeben, die Seeflugzeug-Abnahmekommission Warnemünde sogar mehrere ganz neue. Der Personalgestellung für die Transportflotte machte den Stamm-Marineteilen beträchtliche Mühe. Viele Werften hatten mit dem Umbau und der Bereitstellung der Dampfer und des Ausschiffungsgerätes zu tun, wodurch die Aufträge anderer Stellen beeinträchtigt wurden.

Bereitstellung der Transportflotte

Besonders umfangreiche Arbeit war von der Seetransportabteilung des Reichs-Marine-Amts, Kapitän z. S. Redlich, zu leisten. Für die Umwandlung von Handelsschiffen in Truppentransporter waren gewisse Vorbereitungen bereits im Frieden getroffen. In einer Seetransportordnung waren die Erfahrungen der Chinaexpedition 1900 und der Transporte nach den Kolonien verwertet. Es war errechnet, wieviel Raum Truppen, Pferde und Wagen aller Art auf einem Dampfer beanspruchten, und es war festgelegt, wie die großen Laderäume am besten auszunutzen und inwieweit Einrichtung und Ausrüstung der Schiffe zu ändern und zu ergänzen waren. Da Mensch und Tier um so mehr Bewegungsfreiheit und Bequemlichkeit brauchten, je länger die Reise dauerte, unterschied man lange, gewöhnlich (bis zu zehn Nächten) und kurze Transporte (bis zu zwei Nächten). Eine Schiffsbesichtigungskommission in Hamburg, mit Zweigstellen in den anderen großen Häfen, hatte schon vor dem Kriege als Mobilmachungsvorarbeit alle Dampfer auf ihre Geeignetheit für die Zwecke der Marine, darunter auch für Transporte, untersucht und ihre besonderen Eigenschaften festgestellt. Auf diese Weise war eine Reihe von Offizieren, Bau- und Verwaltungsbeamten mit den Verhältnissen bei der Handelsmarine vertraut geworden, und es bestanden gute Beziehungen zu den Reedereien und Werften.

Ende Juli 1917 war die Schiffsbesichtigungskommission, Konteradmiral z. D. Alexander Meurer, von der Seetransportabteilung unterrichtet worden, daß die Oberste Heeresleitung im Mai ein Überseeunternehmen kurzen Charakters mit etwa einer Division angeregt hatte. Der Plan könne jederzeit wieder aufgegriffen werden, so daß gewisse Vorbereitungen getroffen werden müßten. Die Stärke einer mobilen Division sei von der O. H. L. mit 500 Offizieren, 14 800 Mann, 3 600 Pferden und 900 Fahrzeugen angegeben. Die Fahrt dauere nur etwa 12 Stunden, es genüge deshalb, die Einrichtungen an Bord behelfsmäßig auszuführen. Ein- und Ausschiffung fänden voraussichtlich im Hafen am Kai statt. Müßten die Truppen ausgebootet werden, so würde man die Pionier-Landungs-Kompanie des Heeres (Pi-La-Ko.) mit ihrem erprobten Gerät in Anspruch nehmen. Es sei nicht notwendig, die Dampfer sofort fahrbereit zu machen, dies könne gleichzeitig mit dem Umbau geschehen, wofür mindestens drei Wochen zur Verfügung ständen. Der Geheimhaltung wegen durften die Reedereien noch nicht benachrichtigt werden. Unter diesen Umständen mußte man sich vorerst darauf beschränken, die nötigen Dampfer listenmäßig zu erfassen. In erster Linie wurden aufliegende Postdampfer ausgewählt, die sich durch Schnelligkeit und gute Passagier-

einrichtungen empfahlen. Erwogen wurde auch die Verwendung von in Dienst befindlichen Dampfern, die im Erztransport in freier Fahrt oder für die Schiffahrtsabteilung fuhren. Aber die meisten waren zu klein für die Übernahme schwerer Gewichte. Und abgesehen von einer Schädigung der Kriegswirtschaft war zu befürchten, daß es nicht gelingen würde, im gegebenen Augenblick kurzfristig nach Zahl und Art genügend Schiffe zu bekommen.

Am 8. September, einem Sonnabend, kam nachmittags der Befehl, die Transportflotte innerhalb von zehn Tagen marschbereit zu machen. Zugleich wurden neue Truppenzahlen mitgeteilt, die die bisherigen wesentlich (bei Pferden und Fahrzeugen um 20 v. H.), überstiegen. Dadurch wuchs die Zahl der Dampfer auf elf, neben den vier englischen Embargodampfern, die schon in Danzig lagen und dort ausgerüstet wurden. Ein zwölfter als Reserve trat hinzu; auch er wurde alsbald in die Transportflotte eingereiht, vor allem, weil mitgeteilt wurde, daß die Landung an offener Küste erfolgen mußte, so daß zahlreiche Boote und Material zum Brückenbau sowie mehrere Kompanien Pioniere mitzunehmen waren. Es wurde sogar notwendig, einen kleineren Embargodampfer eigens für den Transport der Landungsboote vorzusehen.

Die Dampfer wurden schleunigst auf die großen Werften in Hamburg, Bremen und Geestemünde verteilt. Sie gingen zur Überholung der Unterwasserteile ins Dock, Maschinen und Kessel wurden instand gesetzt, Ladeeinrichtungen, Rettungsboote usw. geprüft und überholt, die Ausrüstung ergänzt, schließlich Kohlen, Öl, Wasser und Proviant genommen und die Deviation der Kompasse bestimmt. Die Maschinen waren zum Teil zur Instandhaltung auseinandergenommen, jedenfalls drei Jahre nicht gelaufen, manche Rohrleitung hatte durch Frost Schaden gelitten oder war zur Gewinnung des Kupfers herausgeschnitten; Ersatz war nicht so leicht zu beschaffen. Zur Versorgung der Schiffe mit Sparmaterialien, wie Tauwerk, Glyzerin, Benzol u. dgl. mußten erst die Organe des Kriegsrohstoffamtes von der Dringlichkeit des Bedarfs überzeugt werden.

Die Zahl der Schlafplätze wurde durch Einbau von Kojen und Pritschen auf die volle Belegungsstärke gebracht. Die für die Pferde bestimmten Laderäume erhielten Holzbelag, Pfosten, Lang- und Querbretter, so daß jedes Pferd einen getrennten Stand hatte. Auf einzelnen Dampfern wurden auch noch an Oberdeck Pferdeställe eingerichtet, Trink- und Spülwasserleitungen wurden eingebaut. Eine Vergrößerung der Küchen erübrigte sich, da die Truppen aus ihren Feldküchen verpflegt werden sollten. Es waren Kästen zu fertigen, mittels derer die Pferde übergenommen und später in die Boote gesetzt werden konnten. Die Forderung auf Mitnahme schwerer Geschütze (bis zu 21 cm Kaliber), von Lastkraftwagen und Landungsfahrzeugen, die bei Auswahl der Dampfer noch nicht gestellt war, machte es notwendig, die fast durchweg zu schwachen Ladeeinrichtungen zu verstärken, so gut es ging. Auch wurde es nötig, zur Unterbringung der Landungsboote die freie Deckfläche, auf Postdampfern ziemlich knapp bemessen, nach Möglichkeit zu vergrößern.

Als Landungsfahrzeuge kamen die in Rumänien befindlichen, gut geeigneten Fahrzeuge der Pionier-Landungs-Kompanie aus Zeitmangel nicht in Betracht. Die Rettungsboote der Dampfer konnten wohl Truppen befördern, aber keine Pferde und Wagen. Hierfür schienen die in Hamburg gebräuchlichen offenen Hafenschuten

am geeignetsten. 12 bis 16 m lang, vorn und hinten flach ansteigend, konnten sie, wie ein Versuch zeigte, einen beladenen Lastkraftwagen tragen und ihn, freilich nur bei ruhigem Wasser und etwas steilerem Ufer, an Land setzen. Sie erhielten auf dem Heck eine hölzerne Plattform, zu der aus dem Inneren eine Rampe hinaufführte und von der eine zweite Rampe nach außen geklappt werden konnte. 25 Schuten wurden in dieser Weise von einer Harburger Werft mit Unterstützung des Werkstattschiffs „Bosnia" in wenigen Tagen eingerichtet. Sie fanden auf den in Hamburg ausgerüsteten Dampfern gut Platz. Die gleiche Anzahl Dampfpinassen wurde als Schleppboote bereitgestellt, teils bei den Kaiserlichen Werften, teils bei den Reedereien. Die Marinepinassen wurden zu zweien den von der Weser kommenden Schiffen mitgegeben, die übrigen elf dem Pionierdampfer „Oswald" (englischer Embargodampfer „Oswestry", 3 650 BRT.); er war imstande, sie aufzunehmen, weil er kürzlich zum Mutterschiff einer Minenräumdivision umgebaut worden war.

Die Truppentransportdampfer sollten unter der Kriegsflagge mit militärischer Besatzung fahren, denn Zivilseeleute waren nicht zu bekommen; alle nur einigermaßen brauchbaren Kräfte waren schon für die Erzfahrt und von der Schiffahrtsabteilung vereinnahmt. Auf die Indienststellung der Embargodampfer waren die Marineteile vorbereitet, das Personal stand bereit. Nicht so einfach gestaltete sich dagegen die Bemannung der zwölf großen Dampfer, von denen jeder allein für den Betrieb 100 Mann und mehr benötigte, außerdem je 20 Matrosen zur Bedienung des Ladegeschirrs. Von einem Tag zum andern mußten die Stamm-Marineteile 1 700 Mann aufbringen, darunter Steuermanns-, Maschinisten-, Signal- und Funkpersonal, das seinen Dienst selbständig und verantwortlich wahrnehmen konnte. Über eine derartige Bereitschaftsreserve verfügten sie damals — Herbst 1917 — nicht. Zufällig stellten gerade zwei Schiffe des ehemaligen II. Geschwaders außer Dienst, so daß sie die angeforderten Unteroffizieren und Mannschaften abgeben konnten. Allerdings waren auch junge Soldaten darunter, die zwar ausgebildet, aber noch keine fertigen Seeleute waren.

Die Stationskommandos waren nicht in der Lage, die Kommandantenstellen zu besetzen, ebensowenig die der Leitenden Ingenieure. Durch Vermittlung der großen Reedereien wurden Kapitäne, Offiziere und Maschinisten der Handelsmarine herangezogen, die nicht mehr wehrpflichtig oder überhaupt nicht Soldat gewesen waren. Die zum Teil schon recht Befahrten folgten dem Ruf bereitwilligst und haben ihren Dienst begeistert und mit bestem Erfolg versehen; sie wurden für die Zeit ihrer Verwendung zu Hilfsoffizieren und -ingenieuren ernannt. Die Flotte stellte einige jüngere Offiziere; dadurch wurde erreicht, daß jeder Dampfer unter den Wachoffizieren wenigstens einen aktiven Leutnant z. S. hatte. Im übrigen wurde die Sorge für die Wahrung der Disziplin den mit aus diesem Grunde kommandierten Gruppenführern übertragen, älteren Seeoffizieren, die das Reichs-Marine-Amt zur Verfügung stellte.

Die Ausschiffung wurde im Einvernehmen mit der O. H. L. der Pionier-Landungs-Kompanie übertragen (11 Offiziere, 260 Mann), die ohne ihre Boote in 14 Tagen von der Donaumündung nach Libau gelangen konnte. Mit dem Bau einer festen Brücke an der Landestelle sowie mit der Beschaffung und Vorbereitung

des dazu nötigen Materials wurde der Stammtruppenteil der Pi-La-Ko. beauftragt, das Pionier-Ersatz-Bataillon 9 in Harburg, das allerdings mit seinen 15 Offizieren und 550 Mann, die großenteils erst vor wenigen Wochen eingezogen waren, noch keine großen Fachkenntnisse besaß. Auf Vorschlag des Bataillons wurde eine Reserve von Pferde- und Brandungsbooten und sonstigem Gerät der Pi-La-Ko. mit der Bahn von Harburg nach Libau verfrachtet. Die Seetransportabteilung war anscheinend von ihrem rechtzeitigen Eintreffen in Libau nicht überzeugt, denn sie traf keine Vorbereitungen für das Einsetzen der Boote auf der Transportflotte.

Dank der freudigen Mitarbeit aller Stellen, dank Überstunden und Nachtarbeit und mit Aufwand erheblicher Mittel wurden die Dampfer so fertiggestellt, daß sie am 18. und 19. September auslaufen konnten. Nur der nachträglich angeforderte zwölfte Dampfer „Oswald" brauchte drei Tage länger. Die Erprobung der Maschinen wurde auf der Fahrt selbst, im Kaiser-Wilhelm-Kanal, vorgenommen und verlief zur Zufriedenheit.

Nach kurzem Aufenthalt in Kiel trat der Verband geschlossen unter Führung von Kapitänleutnant Frhr. v. Steinäcker, dem Adjutanten der Schiffsbesichtigungskommission und nunmehr der Transportflotte, den Marsch nach dem Osten an. Der als Führer der Transportflotte kommandierte Kapitän z. S. Fuchs und die Gruppenführer schifften sich, um Zeit zu sparen, erst in Libau ein. Stürmischer Westwind machte den Dampfern zu schaffen. Ohne Ladung, auch ohne Ballast wegen der geringen Tiefen an den Libauer Kaiflächen (7 m) boten sie dem Wind große Angriffsflächen und liefen leicht aus dem Ruder. Nicht alle Schiffe hatten ausgebildete Rudergänger, ein Teil der Matrosen war zum ersten Male auf See. Auf die Kompasse war wenig Verlaß, schon wegen des starken Gierens der Schiffe, aber auch weil die magnetischen Kräfte im Schiff nach dem langen Stilliegen wanderten. Die Ausrüstung mit Steuermannsgerät entsprach nicht den Bedürfnissen der Küstennavigation wie sie in der Marine gehandhabt wurde. Die Einrichtungen zum Flaggensignalisieren und zum Morsen versagten auf etwas größeren Entfernungen, das Signalpersonal war zahlenmäßig und nach Erfahrung kaum den einfachsten Anforderungen gewachsen. Funktelegraphie besaßen nur die Gruppenführerschiffe. Es fehlte an Ölzeug und warmer Kleidung. Den Heizern war das Arbeiten ohne Überdruck fremd. Das Maschinenpersonal sowohl wie die Wachoffiziere und auch die Kommandanten waren mit Dampfern, die nicht dafür eingerichtet waren, noch nicht im Verbande gefahren. So ging auf der Überfahrt nach Libau der Zusammenhalt verloren. Aber dank der aufopfernden Arbeit aller Beteiligten kamen sämtliche Dampfer noch rechtzeitig ans Ziel.

Eine durchgreifende Behebung der Mängel war nicht möglich. Die Führung und die Besatzungen mußten sehen, wie sie „mit Bordmitteln" Abhilfe schufen. Beim Ergänzen der Ausrüstung halfen ihnen die Marinewerke in Libau und die Kaiserliche Werft Danzig. Für die Ausbildung des Personals konnte zunächst nur wenig geschehen, weil es nicht nur an Offizieren, sondern auch an geeigneten, energischen Unteroffizieren und letzten Endes auch an Zeit fehlte. Dagegen hatte ein Antrag des Führers der Transportschiffe auf Verstärkung durch eingefahrenes Personal Erfolg, die Hochseeflotte schickte 140 Mann vom Besatzungsstamm des noch unfertigen

Kreuzers „Cöln", freilich nur ein Drittel der Erbetenen. Außerdem wurde eine der Harburger Pionierkompanien (180 Mann) auf die Dampfer verteilt. Zum Glück wurden der Beginn der Einschiffung, geplant für den 25. September, und der Abmarsch (28. September) verschoben, zunächst um zwei Tage, dann weiter, entsprechend den infolge stürmischer Witterung geringen Fortschritten der Minensucharbeiten in der Irbenstraße; dadurch war Zeit für die Behebung von Mängeln und für Ausbildung gewonnen.

Jeder Dampfer war für eine bestimmte Zahl von Offizieren, Mannschaften, Pferden und Fahrzeugen eingerichtet, verschieden nach seiner Bauart und nach der Truppe, die auf ihm unterzubringen war. Die Seetransportabteilung, der auch Generalstabsoffiziere angehörten, hatte vor Beginn des Umbaus der Schiffe einen Belegungsplan ausgearbeitet, wobei ihr die von der O. H. L. übermittelte Stärkeübersicht einer Division als Grundlage diente. Jede der drei Hauptgruppen, in die die Transportflotte eingeteilt wurde, sollte in sich möglichst einen taktischen Verband vereinigen: ein Infanterie-Regiment, einige Batterien, etwas Kavallerie, Pioniere usw. Im übrigen sollte geschlossen zusammengehalten werden, was organisatorisch oder durch die nach der Landung zu erwartenden Aufgaben zusammengehörte. Eine Grenze bildete die Platzfrage und die Rücksicht auf die Gefahr von Verlusten: es durfte nicht bei dem Untergang eines Dampfers eine Waffe ganz und gar ausfallen. Auch wurde bedacht, daß die Geschütze, Pferde und Fahrzeuge, die am dringendsten gebraucht wurden, sich nicht auf einem Dampfer häuften, weil ihre Ausschiffung geraume Zeit in Anspruch nahm.

Nun änderte sich aber dauernd die Stärke und Zusammensetzung der einzuschiffenden Formationen. Es stellte sich heraus, daß eine Division der Ostfront wesentlich mehr Pferde und Fahrzeuge mit sich führte als die Normaldivision im Westen. Auch wurden der 42. Division ein viertes Infanterie-Regiment sowie fünf schwere Batterien mit einem umfangreichen Fuhrpark zugeteilt. Dazu kamen die Pioniere und das Landungsgerät. Am 15. September war der Schiffsraumbedarf auf nahezu das Doppelte dessen angewachsen, was eine Woche zuvor bei Inbaugabe der Transportflotte errechnet war. Es genügte nicht, auf zwei Reservedampfer zurückzugreifen. Man mußte sich entschließen, einen Teil der Dampfer zweimal fahren zu lassen. Kolonnen und anderes, das nicht sofort für den Kampf und für den ersten Gebrauch nötig war, mußte herausgezogen und zu einer zweiten Staffel zusammengestellt werden. Die Verteilung der Truppen auf die erste Staffel wurde neu ausgearbeitet unter Zugrundelegung der Dampfereinrichtungen, wie sie nun einmal geschaffen waren. Zugleich stellte die 42. Division eine Dringlichkeitsliste auf, die für jeden Dampfer genau festsetzte, in welcher Reihenfolge die Truppen, Geschütze und Fahrzeuge auszuladen und dementsprechend in Libau zu verladen waren.

Kaum war alles festgelegt und in Listen und Anweisungen gedruckt, als das Generalkommando XXIII R., an den früheren Verhandlungen nicht beteiligt, eine neue Stauung nach anderen taktischen Gesichtspunkten wünschte. Der Sonderverband sah sich gezwungen, dies abzulehnen; das Ganze konnte nicht noch einmal umgeworfen werden, es ergaben sich ohnehin Verschiebungen genug: auf Veranlassung des Generalkommandos traten noch je zwei Radfahr-Sturm- und Pionierkompanien

und der Divisionsbrückentrain zum Landungskorps hinzu, sowie zu der vorgesehenen einen Schwadron noch zwei weitere. Auch die Boote der Pi-La-Ko., die doch rechtzeitig eingetroffen waren, mußten untergebracht werden. Dafür mußten weitere Teile der großen Bagage zurückbleiben, und auch die Truppen selbst mußten eine Reihe von Fahrzeugen nebst Bespannung zurücklassen.

Als der Beginn der Unternehmung sich bis in den Oktober verzögerte, traten weitere Änderungen ein, die aber wenigstens die Zahl der Pferde und Fahrzeuge im großen und ganzen bestehen ließen. Zunächst sollten zwei, dann alle fünf Bataillone der 2. Radfahr-Brigade eingeschifft werden. Ermöglicht wurde dies durch Erweiterung der Nebenlandung bei Pamerort (siehe Seite 178) und durch Vergrößerung des Vortrupps, beides mit Hilfe einiger kleiner Dampfer der Schiffahrtsabteilung und durch Verzicht auf ein Infanterie-Bataillon des Regiments 255 R. Dieses war zum Teil schon verladen und wurde wieder ausgeschifft. Wo auf einzelnen Dampfern die Zahl der Schlafplätze nun nicht mehr ausreichte, mußten Mannschaften auf den mit Holz und Streu belegten unteren Decks schlafen, was sich als tragbar erwies; auf den kleinen Dampfern gab es ohnedies keine Kojen. Auch war nun nicht zu vermeiden, daß einzelne Formationen in kleinere Teile auseinandergerissen wurden, was nachher bei der Landung zu gewissen Störungen führte. Hier wie in noch höherem Maße bei der Herrichtung der Transportschiffe und bei ihrer Bemannung rächte es sich, daß die für nötig gehaltene und ursprünglich geforderte Frist von drei bis vier Wochen nicht zur Verfügung gestellt wurde.

Nebenher liefen Bemühungen, die Dauer der Einschiffung abzukürzen. Die Seetransportabteilung hatte drei volle Tage veranschlagt. Dazu kamen anderthalb Tage, die die Armee brauchte, um die verstreut liegenden Truppen an die Einladeplätze heranzubringen. Es konnte also erst am fünften Tage der Marsch nach der Tagga-Bucht angetreten, am sechsten gelandet werden, gerechnet von der Erteilung des Einschiffungsbefehls. Dies bedeutete eine sehr ungünstige Zeitausnutzung. Unter Umständen würden zwei Tage guten Wetters genügen, um den minensicheren Weg so weit vorzutreiben, daß der Vormarsch zur Tagga-Bucht angetreten werden konnte; dieser wurde aber dann verzögert, weil die Einschiffung der Truppen noch nicht beendet war. Hier mußte also Zeit eingespart werden. Man verlud deshalb, sowie die Dampfer am Kai lagen, die Munition, den Proviant und sonstiges Schwergut, auch schon einen beträchtlichen Teil der Fahrzeuge.

Eine weitere Kürzung der Aufmarschfrist erreichte der Oberbefehlshaber der 8. Armee, General v. Hutier. Er traf in Begleitung des Generalstabschefs der 8. Armee, Oberst Frotscher, am 1. Oktober in Libau ein, um die Vorarbeiten in Augenschein zu nehmen, wobei er sich in Rücksprachen mit Sonderverband und Generalkommando davon überzeugte, daß der Stand der Minensucharbeiten den Beginn der Unternehmung noch nicht zuließ. Auf seinen Befehl hin verlegten die zuerst zu verladenden Truppen ihre Standorte derart und hielten eine solche Bereitschaft, daß sie in einer Nacht zu den Dampfern gelangen konnten.

Das Einschiffen wurde geübt, die Truppen blieben sogar einige Tage an Bord, mußten dann aber wieder ausgeschifft werden, weil die Dampfer nicht für längeren Aufenthalt so vieler Menschen und Tiere eingerichtet waren. Schließlich ermöglichte

die Einschiffungsleitung eine weitere Ersparnis von 24 Stunden, indem wenigstens ein Teil der Truppen samt Fahrzeugen und Feldküchen ständig eingeschifft blieb. Auch die Hälfte der Pferde wurde übergenommen; um ihnen die Möglichkeit zur unumgänglich nötigen Bewegung zu verschaffen, wurden sie nach einigen Tagen gegen die andere Hälfte ausgewechselt.

Das Einschiffen der Truppen selbst erforderte nur wenig Zeit. Die Soldaten gingen feldmarschmäßig ausgerüstet über die schmalen Fallreeps, über Jakobsleitern, von denen mehrere an der Bordwand aufgehängt waren, und über Stellinge an Bord. Da die hochbordigen Schiffe 5 bis 10 m über die Kaifläche hinausragten, mußten Pferde und Fahrzeuge mittels Ladebaum übergenommen werden. Jedes Pferd wurde einzeln in einem vorn und hinten mit einer Tür versehenen Kasten aufgeheißt, um die Fahrzeuge wurden Stroppen gelegt. Die Bedienung der schweren Bäume, der Heißstander und der Dampfwinschen war für die darin ungeschulten Matrosen zunächst nicht einfach, aber bald gewannen sie die nötige Fertigkeit. Zum Schluß dauerte die Übernahme eines Pferdes nur eine Minute. Ein Fahrzeug brauchte mehr Zeit, weil es erst kunstvoll im Laderaum verstaut werden mußte, bevor das nächste folgen konnte. Auf den meisten Dampfern wurde an der vorderen und achteren Luke gleichzeitig gearbeitet. Einige mußten ihre Räume abwechselnd beladen, sie hatten nur an einer Stelle Verbindung mit Land, da sie aus Mangel an Kaifläche an einer Brücke festgemacht hatten.

Schwierig, aber bereits in den ersten Oktobertagen durchgeführt, war die Verladung der „Pferdeboote". Der Reserveboots- und -gerätepark der Pionier-Landungs-Kompanie war rechtzeitig aus Antwerpen eingetroffen. Die Kompanie, selbst seit dem 25. September in Libau, konnte 26 Pferdeboote zur Verfügung stellen, außerdem ebenso viele leichte „Brandungsboote" und eine Anzahl sehr guter Pferdekästen. Die Pferdeboote, von der Kompanie nach englischen Mustern entwickelt, waren bei einer Länge von 10,5 m sehr breit (3,4 m) und gingen, obgleich ziemlich hochbordig, in beladenem Zustand nicht tiefer als 0,6 m. Ihre Form war rechteckig, vorn und hinten ein wenig abgerundet, das Heck als Rampe ausgebildet, die beim Entladen nach außen auf den Strand geklappt wurde. Da sie kräftig gebaut und mit doppeltem Boden versehen waren, wogen sie 12 bis 15 t. Nur ein einziger Dampfer hatte Ladegeschirr für solche Gewichte und zugleich genügend freie Deckfläche. Vier weitere, auf denen Platz geschaffen wurde, besaßen Bäume von 8,5 t Tragfähigkeit. Man war gezwungen, sie zu benutzen, auf die Gefahr hin, daß irgendein Teil des Geschirrs brach und dadurch womöglich das weitere Ausladen empfindlich gestört wurde. Auch bei dem Einsetzen der Dampfpinassen im Gewicht von etwa 7 t auf den kleineren Dampfern mußte das Material öfter über Gebühr beansprucht werden; aber überall, beim Ein- und Ausladen, hielt es die Überlastung aus.

Über die Einschiffung wurde nicht vergessen, die noch weit schwierigere Landung vorzubereiten. Der Gerätezuwachs in Gestalt der Pferdeboote wurde allseits begrüßt; von den Brandungsbooten versprach man sich weniger, weil sie zwar größer, aber weniger seetüchtig waren als die in genügender Zahl vorhandenen Schiffsboote.

Zur Erprobung der Vorarbeiten ließ der Sonderverband am 29. September zwei Dampfer eine Landung im Libauer Vorhafen durchführen. Von dem einen wurde

in seinen eigenen Rettungsbooten eine Kompanie, von dem anderen mit Hilfe der Pi-La-Ko. eine Batterie ausgeschifft. Trotz frischen, auflandigen Windes und bewegter See wurden die Pioniere sehr gut mit ihren schweren Pferdebooten fertig, und ihre dabei benutzten Landetrossen aus Stahldraht bewährten sich. Aber es traten auch Mängel in Erscheinung: um ein vollbesetztes Schiffsboot durch die Brandung zu bringen, reichte eine Besatzung von zwei Mann nicht aus; auf Unterstützung durch die landenden, mit Waffen und Gepäck beladenen Soldaten war nicht zu rechnen; es war nötig, Leinen zu verankern und zu spannen, an denen sich die Boote ans Ufer und zurück verholten; die Truppen mußten lernen, über Jakobsleitern in die Boote zu gehen, mußten überhaupt noch besser mit Bordverhältnissen vertraut werden. Das ganze Manöver dauerte zu lange, es fehlt noch der rechte Schwung. Konnte nicht alles erheblich beschleunigt werden, so war die Ausschiffung der gesamten Truppen (ohne Munitions- und Verpflegungsreserve) keinesfalls in vier Tagen beendet, wie die Seetransportabteilung veranschlagt und zugesagt hatte. Eine feste Hand mußte die Zügel ergreifen, genaue Dispositionen treffen und aus den Besatzungen der Transportdampfer das letzte herausholen.

Dieser schwierigen Aufgabe war der nach längerer Krankheit eben erst von einer Kur zurückgekehrte Kapitän z. S. Fuchs nicht gewachsen; er war offensichtlich noch nicht bei vollen Kräften. Vizeadmiral Ehrhard Schmidt entschloß sich daher kurzerhand ihn durch den in Libau verfügbaren, im Seetransportwesen bewanderten Fregattenkapitän v. Schlick zu ersetzen; dessen Posten als Kommandant S. M. S. „Straßburg" übernahm der I. Admiralstabsoffizier der Flotte, Fregattenkapitän Quaet-Faslem, den Admiral Scheer für diesen Zweck zur Verfügung stellte. Der ungewöhnliche, aber durch die Umstände gebotene Schritt des Chefs des Sonderverbandes fand die Billigung des Marinekabinetts und der Seekriegsleitung.

Zielbewußt und mit äußerster Energie ging Fregattenkapitän v. Schlick ungesäumt an die ihm gestellte schwierige Aufgabe. Zunächst erbat er sich vom Führer der II. Aufklärungsgruppe, Konteradmiral v. Reuter, die I. Offiziere der in Libau liegenden Kleinen Kreuzer. Nach seiner Anweisung stellten sie Manöverrollen für jeden Dampfer auf und übten sie mit den Besatzungen und Truppen ein; letztere gingen auch öfter in die Boote. Von Landungsübungen sah er zur Schonung des Materials ab. Auf seinen Antrag beim Sonderkommando stellten die Kreuzer und die Linienschiffe noch etwa 10 Offiziere und 200 Mann für die Transportflotte, darunter Signal- und FT.-Gäste, Schreiber und Verwaltungspersonal, bis dahin allzu knapp bemessen, und vor allem Seeleute für die Boote. Die Schiffe erhielten dafür teilweise jungen Ersatz von den Stamm-Marineteilen. Die Werften mußten noch viel Tauwerk, Leckstopfmaterial, Reserveladebäume und sonstiges Material liefern. Nahezu alle Pinassen und Barkassen der Geschwader wurden für die Ausschiffung vorgesehen. Der Tenderpark des Libauer Hafenkapitäns gab mehrere Leichter und Schlepper her. Auf solche große Fahrzeuge legte Fregattenkapitän v. Schlick besonderen Wert im Hinblick auf schlechtes Wetter und auf die inzwischen vorgesehene II. Staffel, die auf der offenen Reede von Arensburg ausgeladen werden sollte.

Weitere Ausnutzung der Vorbereitungszeit

Unabhängig von der Transportflotte übte der unter dem Befehl des Chefs der II. Torpedobootsflottille, Korvettenkapitän Heinecke, stehende Vortrupp. Seine erste Gruppe (Vortrupp I), die unter Führung von drei A-Booten der Suchflottille in die Tagga-Bucht einlaufen sollte, bestand aus zehn Motorruderbarkassen des III. Geschwaders. Die von ihnen zu landenden beiden Kompanien (420 Mann) wurden nach der Putziger Wiek übergeführt und auf den Linienschiffen ausgebildet, auf denen sie bis vor die Tagga-Bucht mitzunehmen waren. Sie mußten so weit gebracht werden, daß sie auf offener See und bei völliger Dunkelheit die ausgesetzten Barkassen bemannen konnten. Der Vortrupp II, mehr als 1000 Mann, der auf den zehn Booten der II. Flottille eingeschifft wurde, hatte sich vor allem mit der Enge und den hindernisreichen Decks der Torpedoboote vertraut zu machen. Deren Besatzungen waren so einzuteilen, daß sie die eigenen Beiboote und noch ein drittes, geliehenes bemannen, mit ihnen die Soldaten des Vortrupps II an Land setzen und zugleich ihre eigenen Geschütze und Maschinengewehre bedienen konnten. Sie hatten in den kritischen Minuten der Landung die verantwortungsvolle Aufgabe, etwaiges Feuer des Feindes niederzuhalten. Vortrupp III, aus drei Bataillonen bestehend — über 2000 Mann — wurde auf dem Tender „Blitz" und auf den kleinen Dampfern „Equity" und „Corsica" eingeschifft; er übte das Zusammenarbeiten mit der II. Minenräumdivision, deren Boote seine Ausschiffung zu besorgen hatten.

Mannigfache Vorarbeiten waren auf der Suchflottille des Fregattenkapitäns v. Rosenberg zu treffen. Das Werkstattschiff „Donau", die Dampfer „Castor" und „Coburg" sowie zwei Suchboote wurden für die Überführung der Truppen hergerichtet, zum Teil durch Einziehen von Decks in den Laderäumen; ihre Besatzungen wurden verstärkt. Sie hatten nicht nur das eigene Landungskorps, 350 Mann einschließlich 40 Matrosenartilleristen, und das der Armee (2100 Mann) an Bord zu nehmen, sondern auch zwei Feldgeschütze nebst Munitionswagen und insgesamt 35 Pferde, ein Dutzend Feldküchen, 1600 Fahrräder und die für die Landung nötigen Boote. Das Ausschiffen wurde geprobt, das Marine-Landungskorps im Felddienst ausgebildet. Fregattenkapitän v. Rosenberg legte mit dessen Führer, Kapitänleutnant v. Ahlefeld, und den Befehlshabern der Armeetruppen, Major Sluyter (Sturmbataillon) und Hauptmann v. Winterfeld (Radfahrkompanie) alle Einzelheiten des Zusammenarbeitens fest, auch für das Eingreifen der A-Boote am Kleinen Sund. Verbindungsoffiziere wurden ausgetauscht, und die Funkstation der Radfahrer bekam Marinepersonal mit. Zwölf Fischdampfer der Vorposten-Halbflottille Ost und der Handelsschutzflottille, die der S-Flottille zur Verstärkung zugewiesen waren, wurden für den Horchdienst und als Feuerschiffe ausgerüstet. Die große Zahl der Suchboote machte sich nicht nur zur U-Bootsabwehr bereit, sondern auch zum Minensuchen, da die S-Flottille einen Teil der Minensicherung auf den Anmarsch zu leisten hatte.

Die Flugzeuge nutzten die Wartezeit ihrem Befehl entsprechend aus, es wurden mehrere Angriffe gegen die Batterie Zerel und gegen die Anlagen von Hainasch und Pernau geflogen. Rege Aufklärungstätigkeit erfolgte über der Irbenstraße, dem

Rigaischen Meerbusen und insbesondere seiner Ostküste; Ösel, Moon und Dagö wurden befehlsgemäß im allgemeinen unbehelligt gelassen, nur die Tagga-Bucht und die Straße Kielkond-Arensburg-Orissar sollten noch einmal unauffällig durch Reihenbildflugzeuge überflogen werden zur Herstellung einer letzten Reihenbildaufnahme.

In den letzten Septembertagen beeinträchtigte das Wetter die Flugtätigkeit stark, insbesondere mußten die Angriffsflüge unterbleiben. Erst in den Nächten zum 1., 5., 9. und 10. Oktober fanden Angriffe von Flugzeugen statt, in der Hauptsache gegen Zerel, aber auch gegen Hainasch und Pernau, bei denen insgesamt 5900 kg Bomben abgeworfen wurden. Beim Angriff auf Zerel in der Nacht zum 1. Oktober erfolgte in der 30,5-cm-Batterie eine schwere Detonation. Nach Angabe des nach dem Fall von Zerel gefangengenommenen Befehlshabers von Sworbe, Kapitän z. S. Knüpfer, hatte ein Sprengstück die Eichentür zu einem noch nicht betonierten Munitionslager durchschlagen und dort lose herumliegende Kartuschen entzündet, während eine zweite Bombe eine in der Nähe befindliche Mühle in Brand setzte. Während der Löscharbeiten, an denen die Besatzung des ganzen Werks, in der Hauptsache die Gardeequipage, beteiligt war, übertrug sich der Brand in unaufgeklärter Weise auf das Innere des Munitionsraums und brachte ihn zur Detonation. 4 Offiziere und 70 Mann wurden sofort getötet, weitere 3 Offiziere und 40 Mann von 100 Verwundeten seien später gestorben. Das Ereignis hat sehr niederdrückend auf die ganze Besatzung von Sworbe gewirkt und soll wesentlich zur unsicheren Haltung der Bemannung der schweren Batterie in den Kampftagen beigetragen haben.

Aus dem russischen Marine-Akademie-Werk von 1928, Band IV, „Die Moon-Sund-Unternehmung" sind noch folgende Ergebnisse von Luftangriffen in der Vorbereitungszeit zu ersehen. In der Nacht zum 5. Oktober wurden bei Zerel mehrere Soldaten verwundet. Bei einem Tagangriff auf Hainasch am 7. Oktober wurden Eisenbahngleise zerstört und ein Seefernsprechkabel beschädigt, mehrere Personen getötet und verwundet. Die Bombenabwürfe auf Zerel in der Nacht zum 9. Oktober richteten keinen Schaden an, dagegen schlugen zwei Bomben in der Nähe des bei Mento liegenden Dampfers „General Zimmermann" ein, eine dritte traf das Deck und tötete und verwundete mehrere Leute.

Am 8. Oktober flog die I. Torpedo-Flugzeugstaffel einen Angriff auf zwei Minendampfer; der eine, etwa 800 BRT. groß, lag vor Zerel, der andere, etwa doppelt so groß, vor Mento. Beteiligt waren fünf Torpedoflugzeuge, jedes im Anflug und beim Angriff gesichert durch einen Seekampfeinsitzer; hochfliegende Einsitzer- und Kampfflugzeuge sollten die Aufmerksamkeit der dort starken Luftabwehr von der Staffel ab auf sich lenken. Die Ziele lagen etwa 1000 m vom Strand ab und damit nach der Karte auf 5 m Wassertiefe. Bei einer Schußentfernung von 1500 bis 2000 m betrug die Wassertiefe nach der Karte an der Abwurfstelle 10 bis 11 m. Nach Angabe des Torpedo-Versuchskommandos war bei normalem Abwurf das Schießen bei solcher Wassertiefe zwar unbedenklich, größere Tiefe jedoch erwünscht. Die Versenkung der beiden Minendampfer schien dem Leiter der Seeflugstation Windau militärisch von solcher Wichtigkeit, daß er den Angriff trotz der ungünstigen Tiefenverhältnisse befahl.

Da aber schlechtes Wetter aufzukommen drohte, startete die Staffel bei Wind S 2—3, Seegang 2 und sichtiger Luft um 13.30 Uhr zum Tagangriff.

Takt. Nr.	I	Flugzeug	1378	Leutnant z. S.	Stinsky
„ „	II	„	1372	„ „	Tornau
„ „	III	„	1377	„ „	d. R. Schürer
„ „	IV	„	1374	„	d. R. (M. A.) Esser
„ „	V	„	1376	„	z. S. d. R. Nowehl

Von den für die Staffel verfügbaren zehn Torpedos standen für die Vorbereitungszeit höchstens fünf zur Verfügung, mindestens fünf waren für die Albion-Unternehmung selbst aufzusparen. Ein gleichzeitiger Angriff der fünf Flugzeuge an einer Stelle war infolge der Wasserverhältnisse nicht möglich, so wurden drei Flugzeuge auf den Dampfer bei Mento, zwei auf den vor Zerel angesetzt.

Die Backbordrotte (Nr. II und IV) nahm Kurs NNW auf den Leuchtturm Zerel, Flughöhe zuerst 200 m, dann 100. Der Dampfer lag auf Kurs NNW, die Staffel holte infolgedessen nach Backbord aus, um ihn auf etwa NO-Kurs anzugreifen. Sowie die Flak-Batterien bei Zerel zu feuern anfingen, ging die Staffel aufs Wasser herunter und flog das Ziel an. Um 14.27 Uhr fiel auf etwa 1 700 m der Schuß von Nr. II; der Torpedo lief nach zweimaligem Durchbrechen der Oberfläche normal, konnte wegen Abdrehens des Flugzeuges aber nur etwa 100 m weit verfolgt werden. Kurz darauf fiel der Schuß von Nr. IV; auch diese Laufbahn konnte nicht im Auge behalten werden. Treffer wurden nicht beobachtet. Ein über der Staffel stehendes Bedeckungsflugzeug hat nach dem Angriff zwei sich vor dem Ziel kreuzende Wasserstreifen gesehen, von denen der eine sich hinter dem Heck des Dampfers vorbeizog, die eigentliche Blasenbahn ist von ihm nicht beobachtet worden.

Das Führerflugzeug und die Steuerbordrotte (Nr. I, III und V) flogen vor dem Winde in Steuerbordstaffel an und gingen auf 10 bis 20 m Höhe herunter. Der Dampfer vor Mento lag auf Kurs OSO; um 14.30 Uhr schoß Nr. I auf 1 700 m und Kurs NzW den ersten Schuß, der Grundgänger war. Kurz darauf Schuß von Nr. III: der Torpedo lief nach mehrfachem Herausspringen etwa 800 m gerade und machte dann einen Knick nach Backbord. Um 14.32 Uhr folgte der letzte Abwurf von Nr. V. Nach Beobachtung eines Einsitzer-Fliegers ging der Torpedo 10 m hinter dem Heck des Dampfers durch und detonierte später auf dem Grunde. Die Staffel wurde vor dem Abwerfen und beim Abflug mit Kalibern von 15 cm bis herunter zu MGs heftig aber erfolglos beschossen; 15.30 Uhr waren sämtliche Flugzeuge in Windau gelandet.

Der Angriff war ein Fehlschlag, der in erster Linie den ungünstigen Wassertiefen zuzuschreiben war. Auch späteren russischen Nachrichten zufolge wurde kein Treffer erzielt, mehrere Torpedos seien zwischen Zielen und Strand auf dem Grunde detoniert.

Das unbefriedigende Ergebnis des Angriffs, das die Hälfte der verfügbaren Flugzeugtorpedos gekostet hatte, veranlaßte den Chef des Sonderverbandes zu der Anordnung, daß die Torpedostaffel zunächst vorwiegend zu Bombenangriffen anzusetzen sei, zum Torpedoangriff nur bei besonders lohnenden Zielen und bei günstigen Tiefenverhältnissen.

War der Angriff der I. Torpedoflugzeugstaffel auf die beiden Minendampfer mißlungen, so wurde nun ein anderer Versuch zu ihrer Vernichtung unternommen: das Gleitboot unter Führung des Oberleutnants z. S. Peytsch, das am 24. August fast an der gleichen Stelle den Transportdampfer „Penelope" durch Torpedoschuß vernichtet hatte, lief am 10. Oktober um 15 Uhr aus Windau aus, um die Dampfer in der Abenddämmerung anzugreifen. Wie bei der ersten Angriffsfahrt steuerte es bei Michaelsturm unter der Küste entlang, um von dort aus Kurs durch das Sperrgebiet nach der Reede von Mento zu nehmen. Um 17.18 Uhr wurde es von der Batterie Michaelsturm in 30° mit nordöstlichem Kurs zum letztenmal gesehen. Wenige Minuten später, um 17.27 Uhr, beobachtete die Batterie Groß-Irben in 6,5°, in der Richtung, in der kurz zuvor das Gleitboot aus Sicht gekommen war, eine schwere Detonation mit starker Feuererscheinung. Das Gleitboot kehrte von der Unternehmung nicht zurück, keine Spur von ihm und seiner braven Besatzung hat sich gefunden. Ob es durch eine Mine oder durch Innendetonation vernichtet worden ist, steht dahin.

Auch die Luftschiffe waren in der Vorbereitungszeit nicht untätig gewesen. Neben Aufklärungsflügen fanden Angriffe statt, so in der Nacht vom 24. zum 25. September um 2.45 Uhr durch „LZ 120", Kapitänleutnant v. Loßnitzer, mit 3 700 kg Bomben gegen die Batterie Zerel und durch „LZ 113", Kapitänleutnant Zaeschmar, mit 2 000 kg Bomben gegen das Gebiet bei Zerel; beide wollen gute Trefferlage beobachtet haben. Am Abend des 1. Oktober flogen „L 30", Oberleutnant z. S. Vermehren, „L 37", Kapitänleutnant Paul Gärtner, und „LZ 120" Angriffe gegen Salis, Salismünde und die dortige Umgebung, wobei 8 000 kg Bomben abgeworfen wurden; mit welchem Erfolg, blieb auch in diesem Falle unbekannt.

Die lange Wartezeit wurde weiter dazu ausgenutzt, das umfangreiche Bildmaterial der Lichtbildabteilung Libau über die Befestigungsanlagen auf den Baltischen Inseln den Schiffen und Truppenteilen als Unterlage für die artilleristische Bekämpfung zugänglich zu machen. Dies geschah teils durch Lichtbildvorträge an Führer und Unterführer des Heeres und der Marine, teils durch Verteilung von Bildabzügen und Planquadratkarten. Nicht weniger als 30 000 Abzüge wurden in 14 Tagen hergestellt und verteilt, woran sich auch die Stabsbildabteilung der 8. Armee in Riga beteiligte. Für eine persönliche Fühlungnahme aller Stellen, die miteinander zu tun hatten, wurde gesorgt, z. B. der Artilleriebeobachter mit den Artillerieoffizieren der Schiffe, der Armeebeobachter mit der II. Torpedobootsflottille, der Verbindungsoffiziere mit den Nachrichtenoffizieren.

Die vorbereitenden Minensuch- und -räumarbeiten auf dem Großschiffahrtsweg und auf dem Anmarschweg der Flotte zur Tagga-Bucht zogen sich wider Erwarten beträchtlich in die Länge. Die Witterung war Ende September und Anfang Oktober ungewöhnlich günstig. Von den verfügbaren Minensuchverbänden war wirklich seetüchtig nur die II. Minensuchflottille unter Kapitänleutnant Doflein. Die Minenräumdivisionen mußten schon bei mäßigem Seegang ihre Arbeiten einstellen. Der ursprünglich für den 25. September beabsichtigte Einschiffungsbefehl mußte daher immer wieder verschoben werden. Erst am 1. und in der Nacht zum 2. Oktober gelang es der II. Minensuchflottille, den Anmarschweg zur Tagga-Bucht bis zum

Punkt „Weiß" (6 sm nördlich der Tagga-Bucht) abzusuchen und als minenfrei festzustellen; dabei wurde die Fahrstraße von Punkt „Ypsilon" bis „Weiß" in Breite von 2 800 bis 3 700 m abgesucht. Am 1. Oktober war auch von den Räumdivisionen am Großschiffahrtsweg gearbeitet worden, wobei eine Anzahl Minen gefunden und geräumt wurde. Zur Verstärkung der Arbeiten am Großschiffahrtsweg wurde jetzt dem B. d. A. d. O die II. Minensuchflottille zur Verfügung gestellt, die am 3. und 4. Oktober dort eine Stück vorwärts kam, während der Seegang für die Räumdivisionen noch zu grob war.

Am 2. Oktober erstattete der Kommandant von „UC 58", Oberleutnant z. S. Vesper, Meldung über die Erkundung der Tagga-Bucht. Er hatte die Bucht am 28. September bis zur 20-m-Linie unter Wasser ausgefahren, weder bei der Ansteuerung noch in der Bucht Minenankertaue oder sonstige Anzeichen verspürt, die auf Minen schließen ließen, auch sonst keine Beobachtungen gemacht, die auf besondere Vorkehrungen des Feindes hindeuteten. Die navigatorische Ansteuerung der Bucht sei einfach, auf Kap Hundsort stehe eine weithin sichtbare Bake, die Geschütze der Batterie seien von See aus gut zu sehen und daher auch unter Feuer zu nehmen. Die navigatorische Ansteuerung und Festlegung des Markpunktes bei Punkt „Alpha" bot für das U-Boot, das durch Landpeilungen ein unbedingt sicheres Besteck gehabt hatte, keine Schwierigkeit. Die Meldung war ungemein wichtig, sie bestärkte den Chef des Sonderverbandes in der Auffassung, daß mit Minen vor und in der Tagga-Bucht nicht zu rechnen war; trotzdem sollte seinerzeit An- und Einsteuerung mit den gebotenen Vorsichtsmaßnahmen erfolgen.

Beim Obost. war man infolge der Verzögerungen ungeduldig geworden, und der Chef des Stabes, Oberst Hoffmann, hat in einem Ferngespräch dem A. O. K. 8 mitgeteilt, daß als letzter Termin für den Beginn der Albion-Unternehmung der 10. Oktober gelten müsse. Dies bedeutete: Einschiffungsbefehl für den 7. Oktober ohne Rücksichtnahme auf den Stand der Minensuch- und Räumarbeiten; infolgedessen bestand die Gefahr, daß die von der Obersten Heeresleitung befohlene Mitwirkung der Flotte als Flankenschutz in Rigaischen Meerbusen und bei Orissar und Moon in Frage gestellt, und daß die II. Staffel der Transportflotte nicht rechtzeitig vor Arensburg eintreffen würde. Entsprechende Vorstellungen des Sonderverbandes, des XXIII. R. K. und des A. O. K. 8 bewirkten, daß Obost. und O. H. L. sich am 6. Oktober mit dem 15. als letzten Termin für den Beginn der Unternehmung einverstanden erklärten. Infolge Besserung der Wetterlage glaubte der Chef des Sonderverbandes zusagen zu können, daß sie bestimmt schon vor diesem Termin beginnen werde.

Tatsächlich hielt die Wetterbesserung an; am 6. und 7. Oktober wurden die Arbeiten am Großschiffahrtsweg kräftig gefördert, die II. Minensuchflottille begann bereits mit der Bezeichnung der Fahrstraße, und es war zu erwarten, daß am folgenden Tage der Punkt „F", nördlich Michaelsturm, erreicht sein würde, von dem aus im gegebenen Zeitpunkt der Weg durch das Minengebiet in Richtung auf Arensburg zu bahnen war; damit war dann die Vorbedingung erfüllt, die sich der Sonderverband für den Beginn des Unternehmens gesetzt hatte. Der Chef des Sonderverbandes erbat daher am 8. Oktober bei A. O. K. 8 den Befehl

zur Einschiffung des Landungskorps für den 9. Am Nachmittag traf nach Eingang der Genehmigung durch O. H. L. der Befehl des A. O. K. durch Fernsprecher ein, wonach die Einschiffung am 9. stattzufinden, der 11. Oktober als 1. Operationstag zu gelten habe.

Der Befehl wurde sofort an alle in Betracht kommenden Stellen weitergegeben, das von allen Beteiligten mit Ungeduld erwartete Albion-Unternehmen lief an.

Die Einschiffung erfolgte reibungslos am 9. Oktober, die Transportflotte verholte am 10. mittags aus dem Kriegshafen und dem Handelshafenkanal, ging im Vorhafen an den vorgeschriebenen Plätzen zu Anker und lag klar zum Auslaufen, desgleichen der Troß.

„Moltke" mit dem III. und IV. Geschwader lag auslaufbereit in Putzig, die II. Aufklärungsgruppe, „Emden" mit dem I. F. d. T., das Gros der Torpedobootsflottillen und die Suchflottille Rosenberg in Libau, der B. d. A. d. O. mit den ihm zugeteilten Streitkräften in Windau.

Der Aufmarsch der nicht unmittelbar am Albion-Unternehmen beteiligten Teile der Hochseeflotte hatte entsprechend den Absichten des Chefs der Hochseeflotte (siehe Seite 184) bereits am 6. Oktober stattgefunden.

Kapitel 11

Die Eroberung der Baltischen Inseln. II.

Die Operationen vom 10. bis 23. Oktober

Der 1. und 2. Operationstag (11. und 12. Oktober) (vgl. Karte Anlage 1)

Entsprechend dem Grundgedanken des Operationsplans „Überraschende Landung des Vortrupps im Morgengrauen, Erkämpfung des Brückenkopfes in der Tagga-Bucht, gleichzeitige Nebenlandung bei Pamerort, schnellstes Nachziehen der Transportflotte in die Tagga-Bucht" ergaben sich für den Vormarsch des Sonderverbandes die nachstehenden hauptsächlichsten Gesichtspunkte, die in den einzelnen Sonderbefehlen zum Ausdruck kamen: „Der Flottenverband steht am zweiten Operationstag (12. Oktober) vier Stunden vor Sonnenaufgang etwa 1 sm nördlich von Punkt „Weiß" und wird dort zu Anker gebracht. Bei Punkt „Weiß" formiert sich danach der Vortrupp; sein Vormarsch ist so zu regeln, daß er mit der Spitze eine halbe Stunde vor Sonnenaufgang, also um 5.30 Uhr, innerhalb der Tagga-Bucht etwa querab von Weißer Berg steht, klar zur Landung. Gleichzeitig stehen die für die Beschießung der Küstenbefestigungen und Anlagen bei Hundsort, Ninnast, Toffri, Pamerort, Kielkond und Papensholm sowie zur Demonstration gegen Zerel bestimmten Verbände und Schiffe klar auf den Bombardementsstellungen. Die S-

Flottille Rosenberg geht nach Durchführung ihrer Aufgabe bei der Minensicherung des Flottenverbandes zur Landung bei Pamerort vor, die unmittelbar nach Beginn der Landung in der Tagga-Bucht erfolgen soll, keinesfalls vor ihr."

Hieraus ergab sich für den Anmarsch zur Tagga-Bucht eine Marschordnung, die den gesamten Verband in vier große Abteilungen gliederte.

Die erste Abteilung wurde gebildet durch die S-Flottille mit den ihr zugeteilten Fahrzeugen, der die Aufgaben gemäß Ziffern 5, 6, 8 und 11 des Operationsplans (siehe Seite 181) oblagen; weiter hatte sie während der Dunkelheit den Anmarschweg des Sonderverbandes bis zum Punkt „Delta" auf Minensicherheit mit ausgebrachtem Suchgerät nachzuprüfen, desgleichen von „Delta" aus das Gebiet nördlich der Tagga-Bucht, das während der Beschießung von Hundsort und Ninnast zu befahren war.

Unter Berücksichtigung der zeitlichen Reihenfolge dieser Aufgaben setzte der Flottillenchef folgende Marschordnung seines Verbandes fest:

1. „T 144" Führerboot der S-Flottille.
2. „T 142" Führerboot der 1. S-Halbflottille.
3. Eine Gruppe Fischdampfer der Vorposten-Halbflottille Ost, die zum Fahren mit Suchgerät bestimmt war.
4. Die vier als Feuerschiffe bestimmten Fischdampfer und das Kriegsfeuerschiff Ost.
5. Die 1. S-Halbflottille.
6. Werkstattschiff „Donau" mit drei Motorbooten.
7. „T 141" Führerboot der 4. S-Halbflottille.
8. D. „Castor" und zwei Suchboote mit Landungstruppen.
9. D. „Coburg".
10. Die 2. S-Halbflottille.
11. Die mit Schleppscheiben für die Horchverfolgung ausgerüsteteten Fahrzeuge.
12. „T 130" Führerboot der 2. S-Halbflottille.

In der zweiten Abteilung fuhren während des Tagmarsches diejenigen Verbände und Schiffe unter Führung des Chefs der II. Torpedobootsflottille, die als Hauptaufgabe die Überführung und die Landung des Vortrupps in der Tagga-Bucht zu bewerkstelligen hatten.

Es waren dies:

1. II. Minensuchflottille (von Windau kommend).
2. II. Torpedobootsflottille mit Vortrupp II an Bord.
3. Tender „Blitz" } mit Vortrupp III an Bord.
4. D. „Equity" }
5. D. „Corsica" }
6. D. „Ammon" mit II. Minenräumdivision an Bord.

Bei eintretender Dunkelheit sollte sich die II. Torpedobootsflottille an das Flaggschiff „Emden" des I. F. d. T. anhängen, ebenso die drei Dampfer und „Blitz" an das Schlußschiff des IV. Geschwaders (siehe dritte Abteilung), während die II. Minensuchflottille 3 sm vor dem Spitzenschiff des Flottenverbandes („König") mit aus-

gebrachtem Gerät zum Absuchen auf Minensperren zu fahren hatte, Kurs über Punkte „S", „Epsilon", „Alpha", „Beta", „Gamma", „Delta", danach O½S bis ¾ sm nördlich Punkt „Weiß" und dann Kurs Süd bis 58° 35' N.

Als dritte Abteilung folgte das Gros des Sonderverbandes als Deckungsflotte:

1. III. Geschwader
2. „Moltke" als Flottenflaggschiff
3. „Emden" mit dem I. F. d. T.
4. IV. Geschwader

Als U-Bootssicherung des Gros fuhren die Boote der VI. Torpedobootsflottille, der 13. und 15. Torpedoboots-Halbflottille; zwei Boote beim Flottenflaggschiff.

Die vierte und letzte Abteilung umfaßte die Transportflotte. Sie wurde für die Überfahrt unter den Befehl des Führers der II. Aufklärungsgruppe, Konteradmiral v. Reuter, gestellt. Zu ihr gehörten die Kleinen Kreuzer „Königsberg", „Frankfurt", „Karlsruhe" und „Nürnberg". Außerdem war ihr der Kleine Kreuzer „Danzig" zugeteilt.

Die Transportschiffe und der Troß waren in fünf Gruppen eingeteilt, die von je einem Kleinen Kreuzer geführt, von Torpedobooten gegen U-Boote gesichert wurden und in einem Abstand von etwa 5 sm hintereinander marschieren sollten. Die vorderste Gruppe, vor der die vier Sperrbrecher „Rio Pardo", „Schwaben", „Glatz" und „Lothar" fuhren, enthielt das Flugzeugmutterschiff „Santa Elena" und den Netzsperrverband der Ostsee; diese mußten an der Spitze der Transportflotte stehen, weil sie als erste in die Tagga-Bucht einlaufen sollten: „Santa Elena" zum Ansetzen der Flugzeuge, der Netzsperrenverband zum Auslegen der Bojen- und Stellnetzsperre zwischen Hundsort und Rinnast zur Sicherung gegen U-Boote.

Unter Berücksichtigung der zu veranschlagenden geringen Marschgeschwindigkeit und der sonstigen Umstände verließ der Verband der S-Flottille Libau bereits am Tage vor dem ersten Operationstage, am 10. Oktober um 12 Uhr, und trat den Vormarsch an. Beinahe wäre die Geheimhaltung der Unternehmung schon jetzt gescheitert! Ein englisches U-Boot „E 1", das am 6. Oktober aus Hangö ausgelaufen war mit dem Auftrage, die im Hafen von Libau liegenden deutschen Seestreitkräfte zu erkunden, war am 8. Oktober vormittags vor Libau angelangt und hatte die Anwesenheit von einem Kleinen Kreuzer und einer großen Anzahl kleiner Schiffe festgestellt, die es als Torpedoboote und Fischdampfer ansprach, ohne der Versammlung weitere Bedeutung zuzulegen. Das U-Boot blieb zunächst bis zum 10. Oktober in seiner Beobachtungsstellung. Um 11 Uhr an diesem Tage sichtete der Kommandant ein kleines Torpedoboot, das in etwa 1000 m vorbeifuhr, dann aber plötzlich auf „E 1" zudrehte. Er glaubte sich von dem Torpedoboot bemerkt und nahm an, es würde durch Signal Fahrzeuge zur U-Bootsjagd aus dem Hafen herbeirufen. In der Tat erschien um 12.30 Uhr recht achteraus von „E 1" ein Verband auf nordwestlichem Kurs; vor ihm lief das U-Boot unter Wasser ab und tauchte erst um 18 Uhr nach Einbruch der Dunkelheit auf. Die verfolgenden Fahrzeuge lagen jetzt in breiter Dwarslinie auf Kurs Nord und führten je ein rotes Licht im Topp. Daraufhin änderte der Kommandant seinen Kurs allmählich nach Westen, um mit höchster Fahrt von dem Westflügel der vermeintlichen Jagdformation freizukommen.

Nachdem ihm dies geglückt war, kehrte er am nächsten Tage auf seinen Beobachtungsposten vor Libau zurück. In Wirklichkeit hatte „E 1" das Auslaufen der S-Flottille nach der Tagga-Bucht beobachtet, ohne zu erkennen, worum es sich handelte. Die Boote der S-Flottille dagegen haben „E 1" nicht gesehen. Noch war die Gefahr nicht vorbei, noch lag die Möglichkeit vor, daß „E 1" den Vormarsch des Sonderverbandes am 11. Oktober beobachten würde. Aber das Kriegsglück war diesem gewogen; zwar sichtete „E 1" morgens einige Torpedoboote, ohne dieser Beobachtung besondere Bedeutung zuzumessen, von dem Anmarsch der Linienschiffe und dem Auslaufen der Transportflotte aus Libau bemerkte es nichts. Am 12. Oktober kehrte es nach Hangö zurück.

Der Nachtmarsch der S-Flottille vom 10. zum 11. Oktober verlief ohne besondere Ereignisse; am 11. um 6 Uhr brachte die Fischdampfergruppe der Vorpostenflottille der Ostsee das Suchgerät aus und prüfte den Weg für den Sonderverband über Punkt „S" in Richtung auf Punkt „Epsilon" nach, ohne daß Minen gefunden wurden.

Die aus der Putziger Wiek kommenden Linienschiffe benutzten bis Libau die minenfrei gehaltene Fahrstraße Hela—Brüsterort—Memel an der Küste entlang. Sie trafen um 7.15 Uhr am 11. Oktober vor Libau ein, wo sich der Chef des Sonderverbandes und der Kommandierende General des XXIII. Reservekorps mit ihren Stäben auf „Moltke" einschifften. Die übrigen aus Libau auslaufenden Seestreitkräfte und die Transportflotte hängten sich an, und der Sonderverband trat mit 9 sm Fahrt in der angeordneten Reihenfolge den Vormarsch nach Norden an. In der Luft sicherten die Flugzeuge aus Libau und Windau (25 Flüge von durchschnittlich drei Stunden Dauer) und die Luftschiffe; diese wurden vom Luftschiffleiter Ost wegen drohender Wetterverschlechterung bereits mittags zurückgerufen.

Die von Windau kommende II. Minensuchflottille, verstärkt durch die 8. Minensuch-Halbflottille, hatte den Hafen um 9.30 Uhr verlassen, um 15 sm südlich von Punkt „S" ihren Posten in der Marschordnung mit ausgebrachtem Gerät vor der Spitze der zweiten Gruppe einzunehmen.

Um 14.15 Uhr wurde die Marschordnung für die Nacht eingenommen. Die II. Torpedobootsflottille, „Blitz", „Equity", „Corsika" und „Ammon", hängten sich an „Emden" bzw. an das Schlußschiff der Linie an. Gleichzeitig wurde das zur Demonstration gegen Sworbe bestimmte 1. Treffen des IV. Geschwaders, die Linienschiffe „Friedrich der Große" und „König Albert", entlassen und begab sich zunächst an den Schluß der Linie hinter das Mutterschiff „Ammon" der II. Minenräumdivision, um nach Einbruch der Dunkelheit zu gegebener Zeit zur Ansteuerung der Westseite von Sworbe ohne Störung des Verbandes ausscheren zu können. Um 19.35 Uhr passierte das Gros den Punkt „S".

Für den Chef der S-Flottille begann bei Dunkelwerden der zweite Teil der ihm für den Vormarsch zugeteilten Aufgaben, die Minensicherung des Sonderverbandes während der Nacht und das Auslegen der Feuerschiffe. Die Minensicherung hatte Fregattenkapitän v. Rosenberg der 1. Suchhalbflottille übertragen, die hierzu bereits um 14.15 Uhr im Punkt „S" das Suchgerät ausbrachte; sie fuhr in vier Suchgruppen zu je sechs bis sieben Fahrzeugen; es wurde rottenweise gesucht bei 120 m

Rottenabstand und 150 m Bootsabstand. In der Suchdwarslinie standen somit 27 Fahrzeuge in einer Breite von 1,5 sm.

Der Chef der S-Flottille, der mit seinem Verband in der Seite 199 angegebenen Reihenfolge marschierte, hatte den Befehl, mit den Feuerschiffen am 12. Oktober bei Dunkelwerden — aber keinesfalls früher, um von Land aus nicht gesehen zu werden — bei Punkt „Alpha" zu stehen und sie von dort aus auszulegen. In Punkt „D" trennte er sich mit „T 144" von seinem Verbande und lief, begleitet von „A 27" und den Feuerschiffen mit der höchsten Fahrt, die diese halten konnten, über Punkt „Epsilon" nach Punkt „Alpha", wo „UC 58" als navigatorisches Mark lag. In der ungefähren Lage von „Epsilon" wurde um 17.45 Uhr das für diesen Punkt bestimmte Feuerschiff, der Fischdampfer „Wien", zurückgelassen und verankert. In Punkt „Alpha" angekommen, legte der Chef der S-Flottille um 18.35 Uhr hier das „Kriegsfeuerschiff Ost" aus, bestimmte bei „UC 58" seinen Standort und schickte „A 27" mit höchster Fahrt nach „Epsilon" zurück, um hier das Feuerschiff „Epsilon" in navigatorisch genauer Lage zu Anker zu bringen. Hierbei ergab sich, daß der erste Ankerplatz des Fischdampfers „Wien" um 0,75 sm zu weit nach Westen gelegen hatte. „A 27" erwartete bei „Epsilon" den Anmarsch der S-Flottille und schloß sich der hinter den Dampfern „Castor" und „Coburg" marschierenden 2. S-Halbflottille wieder an. Nach der Verankerung des Feuerschiffs „Alpha" verließ „UC 58" seine Markbootsstellung und steuerte über „Beta" und „Gamma" nach Norden, um sich zur Erledigung seiner weiteren Aufgabe in den Finnischen Meerbusen zu begeben. „T 144" lief von „Alpha" nach den Punkten „Beta", „Gamma" und „Delta" voraus und gab den ihm folgenden Feuerschiffen die Lage ihrer Ankerplätze genau an. Das Auslegen der Feuerschiffe „Alpha", „Epsilon" und „Beta" gelang navigatorisch einwandfrei, dasjenige der Feuerschiffe „Gamma" und „Delta" jedoch nicht genau. Infolge des nach Norden setzenden, nicht unbeträchtlichen Stroms, der nicht genügend berücksichtigt worden war, wurde das Feuerschiff „Gamma" um 2 sm, das Feuerschiff „Delta" um 2,3 sm weiter nördlich ausgelegt als nach dem Plan vorgesehen war, was aber erst im weiteren Verlauf der Unternehmung festgestellt wurde. Nach dem Auslegen der Feuerschiffe ging der Chef der S-Flottille mit „T 144" in die Nähe des Punktes „Weiß", der von „UC 59" besetzt war, um die S-Flottille zu erwarten.

Diese hatte inzwischen befehlsgemäß den Vormarsch fortgesetzt, um 16.30 Uhr Punkt „D" passiert und planmäßig das Feuerschiff „Alpha" erreicht. Aber trotz des achterlichen Windes und obwohl vor dem Ausbringen der Geräte die Kesselfeuer gereinigt worden waren, betrug die Suchfahrt von Anfang an nicht mehr als 5,5 sm. Im weiteren Verlauf des Marsches sank sie mehr und mehr und betrug schließlich nur noch etwa 4 sm. Bei der Ankunft in „Delta" war die angesetzte Zeit um mehr als zwei Stunden überschritten. Wenn auch die falsche Lage des Feuerschiffs „Gamma" sowie das Verschlacken der Feuer einen Zeitverlust zur Folge gehabt hatten, so lag doch der Hauptgrund für die schwerwiegende Verspätung von zwei Stunden darin, daß die Schwenkung der 1,5 sm breiten Suchdwarslinie um einen Winkel von 90° bei Punkt „Gamma" versagt hatte. Ein solches Manöver in der Dunkelheit bot selbst für einen eingefahrenen Minensuchverband aus gleichartigen Such-

booten Schwierigkeiten. Die schwerfälligen Logger, die in vier Gruppen von der Breite je einer Minensuch-Halbflottille fuhren, waren einem derartigen Manöver nicht gewachsen. Die Suchformation geriet daher bei der Schwenkung derart in Unordnung, daß sie schließlich ein wirres Durcheinander der Rotten bildete. Die der 1. S-Halbflottille folgenden Teile der S-Flottille schoben sich nun in die quer zur bisherigen Fahrtrichtung liegenden Loggerrotten hinein und vergrößerten die Unordnung. Es dauerte zwei Stunden, bis sich das Knäuel entwirrt hatte und die Suchformation soweit wiederhergestellt war, daß sie den Suchmarsch fortsetzen konnte. Noch längere Zeit dauerte es, bis auch die hinter ihr stehenden Teile der S-Flottille die Fahrt wieder aufnehmen konnten.

Die 1. S-Halbflottille erreichte in nur unvollkommen wiederhergestellter Suchformation das Feuerschiff „Delta" am 12. Oktober etwa um 1 Uhr morgens. Von „Delta" aus sollten 1. und 2. S-Halbflottille durch strahlenförmiges Auseinanderziehen der Gruppen das Beschießungsgebiet nördlich der Tagga-Bucht mit Gerät abfahren. Die 2. S-Halbflottille langte erst um 1.30 Uhr bei „Delta" an, während die vor ihr stehenden drei Truppentransportschiffe „Donau", „Castor" und „Coburg" den Marsch in Richtung auf Punkt „Weiß" unter Führung von „T 141" fortsetzten.

Dem Chef der S-Flottille zeigte das Ausbleiben seines Verbandes, dessen Suchformation längst planmäßig Punkt „Weiß" hätte erreicht haben müssen, daß unliebsame Verzögerungen eingetreten sein mußten, deren Umfang ihm aber verborgen blieb. So gab er zur Sicherheit um 1 Uhr an die Führerboote der 1. und 2. S-Halbflottille den FT.-Befehl „Flottengebiet bis 2 Uhr räumen", der von den Führerbooten abgenommen, auf dem Flaggschiff des Verbandes, „Moltke", aber nicht mit abgehört wurde. Die zweite Gruppe der 1. S-Halbflottille nahm darauf das Suchgerät auf und steuerte mit höchster Fahrt nach dem ihr für den Tagesanbruch als Operationsgebiet zugewiesenen Westausgang des Soëlo-Sundes. Die vierte Gruppe, deren Geräte zwischen „Gamma" und „Delta" unklar geworden waren, brachte diese nicht wieder aus. Die dritte Gruppe setzte den Suchmarsch bis 2.15 Uhr, die erste bis 3 Uhr unter Abfahren der ihnen durch den Plan zum Absuchen des Beschießungsgebietes vorgeschriebenen Kurse fort. Es läßt sich aber nicht mehr navigatorisch genau feststellen, welche Teile des Beschießungsgebiets von den Gruppen der 1. und 2. S-Halbflottille am 12. Oktober in der Zeit von 1 Uhr bis 3.15 Uhr abgesucht worden sind; jedenfalls ist keine Rotte mit Suchgerät über den Längengrad 22° 9′ O nach Osten hinausgelangt. Durch den Fehler in der Lage des Feuerschiffs „Delta" war das ganze Absuchgebiet um 2,3 sm nach Norden verschoben worden. Der Punkt „Weiß" lag infolgedessen südlich der Südgrenze der tatsächlich durchgeführten Absuchung. Demnach ist nur ein geringer Teil des Beschießungsgebiets auf Minenfreiheit geprüft worden.

Die II. Minensuchflottille erreichte ohne besonderes Ereignis um 20.32 Uhr am 11. Oktober das Feuerschiff „Epsilon" und ermäßigte die Suchfahrt, die bisher 10 sm betragen hatte, auf 9 sm. Bald nach Passieren des Feuerschiffs „Alpha" wurden die vielen Hecklichter der S-Flottille gesichtet, und die Suchfahrt wurde weiter auf 8 sm herabgesetzt, nach Passieren von „Beta" sogar auf 5 sm, da man inzwischen der S-Flottille dicht aufgelaufen war. Bei der allmählich zunehmenden, achterlichen Dünung

war es unmöglich, die Suchboote mit geringerer Fahrt auf Position zu halten. Die in der Schwenkung bei Punkt „Gamma" in Unordnung geratene S-Flottille machte es der II. Minensuchflottille unmöglich, mit ausgebrachtem Gerät nach der einen oder anderen Seite auszuweichen oder zeitweise auf Gegenkurs zu schwenken. Der Chef der II. Minensuchflottille sah sich daher um 22.35 Uhr genötigt, südlich des Feuerschiffs „Gamma" die Geräte aufnehmen zu lassen, um seine Boote vor Gefahrlagen in der Dunkelheit zu bewahren. Durch die dicht gedrängte in nicht zu übersehender Zahl quer über den Anmarschkurs der II. Minensuchflottille fahrenden Logger und sonstigen Einheiten der S-Flottille entstand eine Ansammlung von Fahrzeugen bei „Gamma", die für die II. Minensuchflottille einen Aufenthalt von 1½ Stunden verursachte. Kostbare Zeit war verlorengegangen, und von Süden her waren die schweren Schiffe im Anmarsch. Sollte die Strecke bis Punkt „Weiß", wie befohlen, überhaupt noch auf Minen nachgeprüft werden, so blieb nichts anderes übrig, als daß die schnellere II. Minensuchflottille ohne Gerät sämtliche Fahrzeuge der S-Flottille überholte und dann erst den Suchmarsch wieder aufnahm. Notgedrungen entschloß sich Kapitänleutnant Doflein zu diesem Manöver, das in der Dunkelheit bei der völlig unübersichtlich gewordenen Stellung und Formation der S-Flottille schwierig und nicht ungefährlich war. Erst in Punkt „Delta" am 12. Oktober 1.15 Uhr morgens klärte sich die Lage soweit, daß das Suchgerät wieder ausgebracht werden konnte. Trotz des heftig gewordenen, jetzt quer stehenden Seegangs gelang es in kurzer Zeit. Aber immer noch wurde die Minensuchflottille behindert, indem jetzt die Transportdampfer der S-Flottille, die ihren Kurs nach Punkt „Weiß" weitersteuerten, zwischen die Suchgruppen der II. Minensuchflottille gerieten. Erst als diese dank ihrer Suchfahrt von 10 sm sich von den langsameren Dampfern gelöst hatte, konnte sie ihre Suchformation ordnungsmäßig wieder einnehmen. Als sie Punkt „Weiß" an Steuerbord querab hatte, wurde das Suchgerät entsprechend einem inzwischen vom Sonderverband eingegangenen FT.-Befehl wieder aufgenommen, den nachfolgenden Verbänden durch Ablaufen nach Südost Platz gemacht und später Punkt „Delta" angesteuert, um dort die Spitze der Transportflotte zu erwarten.

Die dritte und vierte Abteilung des Sonderverbandes waren unterdessen planmäßig weitermarschiert. Um 19.34 Uhr passierte das Gros den Punkt „S", um 21 Uhr schwenkte das erste Treffen des IV. Geschwaders ab, um eine Wartestellung etwa 35 sm nordwestlich Sworbe anzusteuern, wo es um 23.05 Uhr ankerte. Die Marschfahrt der dritten Abteilung, die um 18.45 Uhr auf 11 sm gesteigert worden war, wurde um 20.05 Uhr wieder auf 9 sm ermäßigt. Als das Spitzenschiff der Deckungsflotte, „König", um Mitternacht das Kriegsfeuerschiff „Gamma" erreichte, mußte es auf langsame Fahrt gehen, da ein Minensuchverband dicht vor ihm lag. Kurze Zeit mußte gestoppt werden, dann konnte wieder mit geringer Fahrt gefolgt werden. „König" fuhr dicht hinter der 8. Minensuch-Halbflottille, die als Räumgruppe hinter der II. Minensuchflottille stand. Auf Befragen meldete sie, daß vor ihr die II. Minensuchflottille läge und dicht davor die gesamte S-Flottille. Der Grund für die Stauchung der Linie wurde vom Chef des III. Geschwaders durch Torpedoboot dem Chef des Sonderverbandes gemeldet. Die Zeit zur rechtzeitigen Einnahme der Ankerplätze drängte, der Chef des III. Geschwaders entschloß sich daher, an den Minensuch-

formationen vorbeizufahren; bei der Unübersichtlichkeit der Lage und der großen Zahl von Minensuchfahrzeugen, die mit ausgebrachtem Gerät den Weg versperrten, gelang dies nicht ohne weiteres.

Auf der Brücke des Flaggschiffs „Moltke" wurde man besorgt; es erwies sich als nachteilig, daß das Flaggschiff in der Mitte des Verbandes fuhr und nicht an der Spitze; dem Chef des Sonderverbandes wurde dadurch der Überblick über die Lage und der Entschluß zu neuen Maßnahmen erschwert. Wertvolle Zeit war verloren, mit jeder weiteren Minute der Verzögerung wuchs die Gefahr, daß die Grundlage des Erfolgs der Albion-Unternehmung, die Überraschung, unmöglich wurde. Sollte diese doch gelingen, so mußten Gros und Vortrupp spätestens um 3 Uhr morgens den Ankerplatz erreicht haben. Möglich war dies nur, wenn auf die weitere Minensicherung verzichtet und dem Gros freie Bahn geschaffen wurde. Der Chef des Sonderverbandes stand vor schwerem, verantwortungsvollem Entschluß: Verzicht auf Minensicherung schuf Gefahren, Beibehaltung der Minensicherung gefährdete fast mit Sicherheit den Überraschungserfolg. Ohne Zaudern entschloß sich Vizeadmiral Erhard Schmidt zum Verzicht auf weitere Minensicherung und gab um 2.10 Uhr durch FT.-Befehl an die Minensuchverbände: „Sofort Raum geben für die Flotte. Gerät aufnehmen."

Der Chef des III. Geschwaders hatte inzwischen ein Torpedoboot vorausgeschickt, um den Weg frei zu machen, und ging mit dem Verband auf große Fahrt. Aber schon nach kurzer Zeit mußte er wiederum Fahrt vermindern, weil weitere Fahrzeuge der S-Flottille, diesmal „T 141" mit drei Transportdampfern, vor dem Bug lagen. Das Feuerschiff „Delta" war gut sichtbar, es blieb an Steuerbord; aber in Richtung auf Punkt „Weiß" war schwer Übersicht zu gewinnen: dichter Rauch benahm die Sicht, und zahllose Hecklichter der Minensuchverbände ließen das weiße Blinkfeuer von „UC 59", das bei Punkt „Weiß" planmäßig vor Anker lag, erst sehr spät und dann nicht mit voller Sicherheit erkennen. Augenscheinlich stand der Linienschiffsverband zu weit nördlich; Vizeadmiral Behnke ging daher im letzten Teil des Marsches auf Kurs OSO, um wenigstens noch möglichst nahe an den befohlenen Ankerplatz zu kommen. Er erwog auch eine kräftige Verbesserung durch doppelte Hakenschwenkung, konnte sie aber nicht ausführen, da südlich der Spitze seines Geschwaders ein Suchverband fuhr und jetzt keine Zeit mehr bis zum Ankern verloren werden durfte. Gerade noch rechtzeitig, um 3 Uhr morgens, wurde der Linienschiffsverband mittels Nachtfahrtanzeiger zu Anker gebracht. Die II. Torpedobootsflottille, die den Vortrupp zur Landung zu führen hatte, schwenkte unterdessen auf Punkt „Weiß" zu und stellte fest, daß der Verband Punkt „Weiß" in 183° rw., 4 sm ab lag.

Nach dem Ankern sah sich der Chef des Sonderverbandes folgender Lage gegenüber: die Fahrzeuge des Vortrupps mußten mit Kurs 180° rw. in die Tagga-Bucht einsteuern, „Moltke" hinter ihnen zur Unterstützung. Das Beschießungsgebiet war durch den Längengrad 22° 5′ O in einen westlichen Teil für die drei Schiffe des IV. Geschwaders und einen östlichen Teil für das III. Geschwader eingeteilt zur Niederkämpfung der Batterien Hundsort und Ninnast. Zur Sicherung der Nebenlandung der S-Flottille bei Pamerort sollte „Bayern" die Batterie bei Kap Toffri auf Dagö und „Emden", das Flaggschiff des I. F. d. T., die Batterie bei Pamer-

ort unter Feuer nehmen. Alle Schiffe sollten dabei in dem von der S-Flottille abgesuchten Gebiet fahren. Aus der um 3.25 sm nach Norden verschobenen Lage des Ankerplatzes war zu ersehen, daß das Feuerschiff „Delta" um über 2 sm zu weit nach Norden lag. Dieses Feuerschiff war aber der Ausgangspunkt für das strahlenförmige Auseinanderziehen der S-Flottille zum Absuchen des Beschießungsgebiets gewesen; das Absuchen war also, soweit es überhaupt stattgefunden hatte, um das gleiche Maß nach Norden verschoben worden. Da ferner die Linienschiffe schon gegen 1 Uhr die Suchgruppen der S-Flottille überholt hatten, konnte nur ein geringer Teil des Beschießungsgebiets auf Minen abgesucht sein. Daraus ergab sich, daß die Linienschiffe bei der Beschießung fast durchweg in unabgesuchtem Seegebiet fahren würden. Der Chef des Sonderverbandes nahm davon Abstand, eine neue Minensicherung für das Beschießungsgebiet einzuleiten: die S-Flottille war zu langsam, überdies bereits auf dem Marsch zu den Operationsaufgaben des Tages, zu denen sie nicht zu spät kommen durfte. Auch für den Einsatz der II. Minensuchflottille zu erneutem Minensuchen im Beschießungsgebiet war es reichlich spät, dazu hätte es überdies eines regen FT.-Verkehrs bedurft, der zu vermeiden war. So vertraute der Chef des Sonderverbandes dem Ergebnis der Erkundung der Tagga-Bucht durch „UC 58", wonach in und vor der Bucht keine russischen Minen lagen; in seiner Auffassung wurde er durch die Tatsache bestärkt, daß auch seinerzeit das Absuchen bis Punkt „Weiß" durch die II. Minensuchflottille am 1./2. Oktober Minenfreiheit ergeben hatte. Die während der Beschießung zu steuernden Kurse waren sorgfältig auf jede Möglichkeit hin überlegt. Daß sie sowohl beim III. wie beim IV. Geschwader von den erst später bekanntgewordenen russischen Sperren freigeführt haben und die Verbände im Verlaufe der Beschießung von *schweren* Verlusten verschont geblieben sind, ist aber nur einem glücklichen Zufall zu verdanken. Vielleicht wären Minenbeschädigungen bei den Verbänden ganz vermieden worden, wenn sofort nach dem Ankern nördlich Punkt „Weiß" der Chef der II. Minensuchflottille längsseit „Moltke" gerufen worden wäre und den Befehl erhalten hätte, III. und IV. Geschwader und „Bayern" durch Minensuch-Halbflottillen zum und im Beschießungsgebiet führen zu lassen; bei den geringen Entfernungen im Seegebiet vor der Tagga-Bucht wären die Halbflottillen danach immer noch rechtzeitig zum Sichern der Transportflotte zur Stelle gewesen.

Vorgehen des Vortrupps
Beschießung der Befestigungen

Der Plan für die Bildung und den Vormarsch des Vortrupps unter Führung des Chefs der II. Torpedobootsflottille sah folgende Maßnahmen vor:

„Sofort nach dem Ankern des Gros sind von 5 Linienschiffen des III. Geschwaders die Motorruderbarkassen auszusetzen und der von ihnen überführte Vortrupp I in Stärke von 240 Mann in die Barkassen zu verladen. Die 10 Barkassen sammeln bei „UC 59" auf Punkt „Weiß", wo sie von 3 A-Booten der S-Flottille erwartet werden. Da von hier bis zur Landungsstelle ein Weg von 9 sm

zurückzulegen ist und die Barkassen bei 6 sm Geschwindigkeit hierzu 1½ Stunden gebrauchen, müssen sie Punkt „Weiß" 4 Uhr morgens verlassen, damit sie um 5.30 Uhr an Land kommen. Geführt von den 3 A-Booten bilden sie die Spitze des Vortrupps.

Es folgt der Vortrupp II in Stärke von 1 030 Mann auf den 10 Torpedobooten der II. Torpedobootsflottille. Er ist durch die Kutter der Torpedoboote und die F-Boote der II. Minenräumdivision an Land zu bringen, die unmittelbar nach dem Ankern von „Ammon" auszusetzen und zu Punkt „Weiß" zur II. Flottille zu schicken sind. Die F-Boote halten das Räumgerät für alle Fälle klar zum Ausbringen, doch sollen sie nicht mit Gerät vorausfahren, um nach dem Einlaufen in die Bucht ohne jeden Aufenthalt bei den Torpedobooten längsseit gehen und die Truppen übernehmen zu können. Für den Vormarsch hängen sie sich halbdivisionsweise an die beiden Halbflottillen der II. Flottille an.

Vortrupp III in Stärke von 2 150 Mann folgt auf „Blitz", „Equity" und „Corsica" hinter der II. Torpedobootsflottille. Vortrupp II und III lassen dem Vortrupp I, dessen niedrige Barkassen ohne Masten am wenigsten der Gefahr der Entdeckung ausgesetzt sind, genügenden Vorsprung und richten sich mit der Fahrt so ein, daß der ganze Vortrupp etwa auf dem Breitenparallel 58° 30′ Nord aufgeschlossen ist.

Nach dem Abmarsch des Vortrupps wird „UC 59" bei Punkt „Weiß" frei, soll sich bis zum Hellwerden auf Grund legen und ist dann zu seiner nächsten Aufgabe im Finnischen Meerbusen entlassen."

Durch das verspätete Ankern in 4 sm (anstatt von ¾ sm) Entfernung von Punkt „Weiß" wurden die Bildung und der Abmarsch des Vortrupps empfindlich gestört. Die Motorruderbarkassen, die um 3.40 Uhr von den Schiffen abgesetzt hatten, trafen erst 4.45 Uhr auf dem Sammelplatz ein. „Ammon", der am Ende der Linie stand, hatte in noch größerer Entfernung von Punkt „Weiß" geankert. Das Aussetzen der Boote nahm bei Seegang Stärke 3 fast eine Stunde in Anspruch, so daß sie erst um 4.40 Uhr zusammen mit „Blitz", „Equity" und „Corsica" auf dem Sammelplatz anlangten. Sollte die Landung noch um 5.30 Uhr wie befohlen beginnen, so mußten die Boote der II. Torpedobootsflottille spätestens um 4.45 Uhr mit 12 sm Fahrt von Punkt „Weiß" abmarschieren, ohne auf die übrigen Schiffe und Boote des Vortrupps zu warten. Der Chef der II. Torpedobootsflottille entschloß sich hierzu, gab den übrigen Fahrzeugen des Vortrupps den Befehl, mit höchstmöglicher Fahrt zu folgen, und lief mit der II. Torpedobootsflottille an.

Der Chef des Sonderverbandes hatte den Geschwadern und „Emden" den Befehl gegeben, um 4.30 morgens Anker zu lichten und die Bombardementsstellungen einzunehmen. Den Befehl zum Feuereröffnen behielt er sich vor. „Moltke" setzte sich in gutem Abstand um 4.43 Uhr hinter die Gruppe „Blitz", „Equity" und „Corsica" und schloß erst während des Vormarsches auf 1 500 m an „Corsica" heran. Der Vortrupp erreichte ohne entdeckt zu werden und ohne Störung die Tagga-Bucht bis auf das letzte Schiff; dieses, „Corsica" geriet 5.35 Uhr in 58° N′ und 22° 4,6′ O auf eine Mine. Die Detonation erfolgte Steuerbord achtern unter dem Maschinenraum,

der sich schnell mit Wasser füllte. „Moltke" wurde zum Stehen gebracht, zwei bei ihr stehende Torpedoboote wurden zu „Corsica" entsandt, um die Landungstruppen überzunehmen und auszubooten, was rasch und ohne Personalverlust gelang. „Corsica" wurde danach nach Kap Merris geschleppt und dort auf den Strand gesetzt. Später wurde das Leck gedichtet und das Schiff nach Libau gebracht. Als dann im Laufe des Tages die II. Minensuchflottille auf Befehl des Sonderverbandes die Gegend um die Unfallstelle der „Corsica" absuchte, ergab sich, daß tatsächlich eine Sperre kleiner russischer Minen sich quer vor der Bucht von Osten her erstreckte, die alsbald weggeräumt wurden. Der Vortrupp, „Moltke" und später die ganze Transportflotte haben mit besonderem Glück genau den durch die russische Sperrlücke führenden Kurs in die Tagga-Bucht genommen, ebenso wie offenbar seinerzeit „UC 58" bei der Erkundungsfahrt!

Während „Moltke" noch im Aufschließen begriffen war, wurde kurz nach 5.20 Uhr an Backbord das Feuer anscheinend schwerer Geschütze gehört; der Richtung nach konnte es sich nur um „Bayern" handeln, die offenbar die Beschießung der Batterie Toffri bereits aufgenommen hatte; da laut Operationsbefehl das Feuer erst auf Befehl des Flaggschiffs erfolgen sollte, mußten besondere, für die Leitung nicht erkennbare Gründe vorliegen (siehe Seite 210). Jedenfalls war anzunehmen, daß die Russen nunmehr alarmiert waren. Aus diesem Grunde und weil der Vortrupp schon tief in die Bucht vorgedrungen war und unmittelbar vor der Landung stand, wurde an III. Geschwader, 2. Admiral des IV. Geschwaders, I. F. d. T. und Chef des IV. Geschwaders um 5.27 Uhr der FT.-Befehl „Feuer eröffnen" gegeben.

Geführt von dem 2. Admiral, Kommodore Meurer, waren die Schiffe des IV. Geschwaders „Kaiser", „Prinzregent Luitpold" und „Kaiserin" um 4.30 Uhr Anker auf gegangen und hatten die Batterie Hundsort angesteuert, sich innerhalb des Gebietes haltend, das von der S-Flottille auf Minen abgesucht sein sollte. Um 5.44 Uhr waren die Geschütze von Hundsort so klar zu erkennen, daß das Feuer eröffnet werden konnte. Die Batterie erwiderte fast gleichzeitig mit einigen Salven, deren Aufschläge aber von den schießenden Schiffen nicht in ihrer Nähe beobachtet wurden. Tatsächlich hatte die Batterie das Feuer auf „Moltke" eröffnet, bei der einige Salven kurz und weit lagen, ohne jedoch zu treffen. Das gut liegende Feuer des IV. Geschwaders und von „Moltke" deckte die Batterie völlig ein, die nach Abgabe einiger weiterer Schüsse schwieg. Um 6.17 Uhr war das IV. Geschwader auf 80 hm an Hundsort herangelaufen und stellte das Feuer ein. Mit geringer Fahrt wurde auf und ab gestanden in der Absicht, bis zur Besetzung der Batterie durch Landungstruppen in günstigem Feuerbereich zu bleiben; um 7.45 Uhr wurde das Geschwader auf Befehl der Leitung hier zu Anker gebracht.

Gleichzeitig mit dem IV. Geschwader hatte auch der Chef des III. Geschwaders, Vizeadmiral Behncke, mit seinem Verbande den Ankerplatz verlassen, um die Stellung zur Beschießung der Batterie Ninnast einzunehmen. Um 4.40 Uhr wurde „Bayern" zu ihrer Sonderaufgabe vor Kap Toffri entlassen und Kap Ninnast angesteuert. Die Küste war in der Dämmerung nur undeutlich auszumachen; zunächst wurde Kap Pank für Kap Ninnast gehalten. Die Kurse wurden auch hier sorgfältig

innerhalb des Gebietes gewählt, das von der S-Flottille nachgeprüft sein sollte. Als das Signal zum Feuereröffnen von „Moltke" um 5.27 Uhr eintraf, waren wohl einige Gebäude an Land undeutlich zu erkennen, die Batterie war jedoch nicht auszumachen. Erst um 5.45 Uhr war es soweit sichtig geworden, daß die Batterie mit den optischen Geräten erfaßt und das Feuer mit der Mittelartillerie auf 46 hm eröffnet werden konnte. Der Einsatz der schweren Artillerie erschien dem Geschwaderchef nicht nötig, so daß er sie zur Schonung der Rohre schweigen ließ. Die Batterie war sofort gut eingedeckt, zur Erwiderung des Feuers kam sie nicht. Um 5.54 Uhr konnte das Feuer eingestellt werden. Während der nächsten beiden Stunden dampfte das Geschwader mit langsamer Fahrt auf 45 bis 50 hm von der Batterie auf und ab, sich genau auf der gleichen Kurslinie auf Nord-Süd haltend, zum Eingreifen bereit. Als kurz nach 6 Uhr erneute lebhafte Bewegung in der Batterie entstand, die die Wiederbesetzung erwarten ließ, legte „König" noch einige Salven und Einzelschüsse auf Batterie und Beobachtungsstand; um 7.52 Uhr ankerte das Geschwader zur Kohlenersparnis auf Kurs Süd; die Batterie war vollkommen verlassen.

Auf dem Wege zur Beschießung lief „Großer Kurfürst", der als zweites Schiff der Linie fuhr, um 5.09 Uhr in 58° 39,7′ N, 22° 14,5′ O auf eine Mine, konnte aber die Stellung im Verbande innehalten und sich planmäßig an der Beschießung beteiligen. Die Detonation war an Steuerbord vorn erfolgt; Doppelwände, Wallgänge, Schutz- und Außenbunker der betroffenen Abteilung liefen voll; 280 t Wasser drangen ins Schiff ein, der Tiefgang erhöhte sich auf 9,55 m. Bekämpfung und Sicherung des Lecks bereiteten keine Schwierigkeit. Am Nachmittag des gleichen Tages wurde das Schiff mit dem III. Geschwader nach der Putziger Wiek entsandt, von wo aus es nach Wilhelmshaven zur Instandsetzung weiter lief. Bereits am 18. November war es wieder kriegsbereit.

Die Nebenlandung bei Pamerort

„Bayern" war im Rahmen des Landungsunternehmens bei Pamerort dem I. F. d. T. unterstellt, um etwaige artilleristische Gegenwirkung am Soëlo-Sund zu brechen. Sofort nach dem Ankerlichten wurde sie vom Chef des III. Geschwaders detachiert und lief mit langsamer Fahrt auf die festgelegte Bombardementsstellung. Um 5.07 Uhr morgens in 58° 42,5′ N, 22° 15,0′ O erfolgte Backbord vorn eine Detonation, eine grau-schwarze Wasser- und Qualmsäule von verhältnismäßig geringem Durchmesser wurde 8 bis 10 m in die Höhe geschleudert. Das Vorschiff fiel schnell tiefer; mit Rückwärtsgang wurde die Fahrt aus dem Schiff gebracht, um den Fahrtdruck aufzuheben. Während die Lecksicherungsmaßnahmen im Gange waren, wurde um 5.24 Uhr U-Bootsalarm an Backbord gegeben; das Schiff drehte nach Steuerbord auf Kurs Süd und nahm im Interesse der für das Gesamtunternehmen erforderlichen Überraschung von artilleristischer Abwehr zunächst Abstand. Erst nachdem auf wiederholte Anfrage des Kommandanten bestätigt wurde, daß der 3. Artillerieoffizier das Sehrohr in Sicht habe, der 4. Artillerieoffizier sogar eine Laufbahn

in Sicht haben wollte, mußte das Feuer zur Selbstverteidigung eröffnet werden.[1]) Ein Erfolg wurde nicht beobachtet. Offenbar hat es sich bei dem ganzen Vorfall um eine falsche Beobachtung gehandelt, denn nach den späteren Angaben des englischen U-Boots-Befehlshabers[2]) ist weder ein englisches noch ein russisches U-Boot am 12. Oktober 1917 in dieser Gegend gewesen.

Inzwischen war das Leck gesichert worden; Torpedobug- und vorderer Breitseitraum vollgelaufen, etwa 1000 t Wasser im Schiff, der Tiefgang war vorn auf 11, hinten auf 9 m festgestellt, das Schiff aber verwendungsfähig. Um 5.45 Uhr konnte entsprechende Meldung an den Sonderverband abgegeben werden.

Um 6 Uhr gestattete die Helligkeit, die Batterie Toffri auszumachen, sie konnte aber nur mit einem Hilfsziel rechts davon erfaßt werden. 6.02 Uhr wurde das Feuer mit der schweren und kurz darauf auch mit der Mittelartillerie eröffnet und auf Entfernungen von 102 bis 93 hm mit 24 Schuß S. A. und 70 Schuß M. A. durchgeführt, in das unverzüglich auch „Emden" einfiel. Nach der dritten Salve von „Bayern" eröffnete die Batterie Toffri das Feuer, das aber einigen Booten der S-Flottille galt, die im Wirkungsbereich standen; nach den Beobachtungen von „Emden" aus, die gute direkte Sicht zur Batterie Toffri hatte, lag das indirekte Feuer von „Bayern" weit; bald entstand auch im Walde hinter der Batterie ein starker Brand, der mehrere Stunden dauerte; wie später festgestellt wurde, waren Truppenunterkünfte und Lagerhäuser hinter der Batterie in Brand geschossen worden. Zur Vervollständigung des Bildes sei hier gleich die Beteiligung der „Emden" an dieser Phase der Unternehmung geschildert. Das Schiff mit dem I. F. d. T., Kommodore Heinrich, an Bord, war ebenfalls um 4.30 Uhr Anker auf gegangen, Kurs auf Poka; 4.50 Uhr kam undeutlich die Küste von Ösel im Süden in Sicht, bald darauf auch im Norden die Küste von Dagö. Mit dem Hellerwerden wurden an Backbord die verstreut fahrenden, offenbar reichlich weit nördlich geratenen Fahrzeuge der Landungsabteilung Rosenberg gesichtet, die nunmehr Kurs auf die Poka-Bucht nahmen. Trotzdem ein Teil der Fahrzeuge im wirksamen Feuerbereich der Batterie Toffri stand, rührte sich diese nicht; auch als 5.28 Uhr infolge des U-Bootsalarms mehrere Salven von „Bayern" aufblitzten, schwieg sie. Um 5.45 Uhr setzte „Emden" ihre Boote aus und schickte sie zum Dampfer „Coburg" zur Hilfe beim Ausbooten. Erst als um 6.02 Uhr „Bayern" die Batterie Toffri unter Feuer nahm, kam Leben in diese; sie eröffnete Feuer und zwar auf die Boote der S-Flottille, von denen „A 28" einen Volltreffer ins Achterschiff erhielt, der aber Blindgänger war und keinen wesentlichen Schaden anrichtete. Für „Emden" bot die Batterie in ihrer ganzen Ausdehnung ein klares Ziel; 6.08 Uhr wurde das Feuer auf 80 hm eröffnet, der Artillerieoffizier schoß sich mit Kurzsalven heran: die erste lag im Wasser, die zweite auf dem Strande, die dritte und die folgenden deckend in der Batterie, worauf von Bord aus zu beobachten war, daß die Besatzung die Batterie fluchtartig verließ, eine Beobachtung, die von den näher liegenden Booten der S-Flottille bestätigt wurde.

[1]) Es war dies das Geschützfeuer, das 5.20 Uhr auf dem Flaggschiff gehört worden war.

[2]) Tagebuchauszüge der englischen U-Boote in der Ostsee; von der englischen Admiralität zur Verfügung gestellt.

„Emden" wandte sich nun der Poka-Bucht zu und hielt sich in der Nähe der Transportfahrzeuge, klar zum Eingreifen. Fregattenkapitän v. Rosenberg hatte sich mit „T 144" an die Küste herangelotet und bei Murrika eine günstige Landungsstelle ausfindig gemacht. Hier sammelten seine Transportfahrzeuge und die übrigen für die Landung bestimmten Teile der S-Flottille. Um 7 Uhr begann die Landung des Landungskorps der S-Flottille, der Sturm- und der Radfahrerkompanie ohne jede Gegenwirkung. Auch Pamerort schwieg; wie sich nachher zeigte, befand sich dort keine Batterie. Die Bevölkerung glaubte zuerst, englische Truppen vor sich zu haben. Die Radfahrer- und die Sturmkompanie traten sofort den Vormarsch in Richtung auf den Brückenkopf von Orissar an.

Die Operationen an der Westküste Ösels

Das erste Treffen des IV. Geschwaders, „Friedrich der Große" und „König Albert", unter Führung des Geschwaderchefs, Vizeadmiral Souchon, war am Abend des 11. Oktober um 21 Uhr aus der Linie des Sonderverbandes ausgeschoren und hatte die Nacht über außer Sicht von Land westlich von Sworbe zu Anker gelegen. Am 12. Oktober gegen 4 Uhr morgens lichtete es Anker und nahm unter Geleit der ihm für Minen- und U-Bootsschutz zugeteilten 15. Torpedoboots-Halbflottille Kurs zur Einnahme der Beschießungsstellung auf. Während des Anmarsches erfolgte Minenalarm, die Geräte beider vorausfahrenden Rotten waren ausgeschlippt. Es war fraglich, ob die schweren Schiffe noch tiefer nach Osten in die Bucht vordringen konnten; der Geschwaderchef ließ daher, dem Zweck der Demonstration entsprechend, gegen 6.30 Uhr einige Schuß der schweren Artillerie mit größter Erhöhung in nordöstlicher Richtung auf die Küste abgeben, um dem Feind eine Landungsabsicht an dieser Stelle vorzutäuschen. Die Entfernung war aber noch zu groß, sämtliche Aufschläge lagen vor der Küste im Wasser. Inzwischen war beim Nachprüfen der Kurse festgestellt worden, daß infolge eines Besteckfehlers der Anmarschkurs über einen Ausläufer der Wultschur-Bank geführt, und daß dabei Grundberührung der Geräte diese zum Ausschlippen gebracht hatte. Daher wurde ein erneuter Anlauf unternommen. Aber bereits nach kurzer Zeit schlippte das Gerät der einen Rotte wieder aus. Lag es an der Unsicherheit der Torpedoboote im Fahren mit Minensuchgerät, oder lagen doch Minen aus? Zunächst mußte mit der letzteren Möglichkeit gerechnet werden. Das Treffen stoppte und wendete auf der Stelle. Durch die mehrfache Unterbrechung war Zeit verloren gegangen; wurde die Demonstration bis zu dem ursprünglich dafür bestimmten Punkt vorgetragen, so konnte das Treffen nicht mehr, wie befohlen war, noch bei Tageslicht vor der Tagga-Bucht eintreffen. Der Geschwaderchef entschloß sich daher, den nächstgelegenen Teil der Küste mit 30 Schuß schwerer Artillerie unter Feuer nehmen zu lassen, um der Demonstration, soweit überhaupt möglich, Nachdruck zu verleihen. Sämtliche Aufschläge lagen diesmal im Lande. Trotzdem die Schiffe sich längere Zeit im Feuerbereich der schweren Batterie von Zerel befanden, wurde das Feuer nicht erwidert.

Als von der Halbflottille die Meldung einging, daß das zweite Ausschlippen des

Suchgeräts durch Fahrtfehler verursacht war, war es bedauerlicherweise für einen dritten Anlauf zu spät. Um 8.35 Uhr wurde der Marsch nach der Tagga-Bucht unter U-Bootssicherung durch die 15. Torpedoboots-Halbflottille angetreten.

Der Chef der 13. Torpedoboots-Halbflottille, Kapitänleutnant Zander, wurde mit der Führerbootsrotte „V 82", „S 64" und „V 74", die während der Nacht des Anmarsches beim III. Geschwader gestanden hatte, um 2 Uhr morgens detachiert, um als Sonderaufgabe die Beschießung der Anlagen bei Kielkond und des Flugplatzes Papensholm durchzuführen. Gegen 5 Uhr liefen die Boote in die südlich Hundsort gelegene Kjurassar-Bucht ein und konnten eine Stunde später das Feuer auf Kielkond, Flugstation und FT.-Station Papensholm wirkungsvoll eröffnen. Eine feindliche Batterie nordwestlich Kielkond und eine Flak-Batterie südlich Papensholm erwiderten das Feuer. Erstere sowie eine später südlich davon auffahrende Feldbatterie wurden zum Schweigen gebracht. „V 82" lotete sich bis 36 hm an Papensholm heran. Durch langsames Weiterfeuern wurde die Flugstation, die vom Feinde geräumt wurde, frei vom Feinde gehalten und ihre Zerstörung verhindert. Als am Nachmittag Teile des Inf. Rgts. 131 Kielkond und Papensholm besetzten, fanden sie die Flughalle, 6 Flugzeuge und die FT.-Station unversehrt vor. Papensholm konnte als Haupt-Flugstation übernommen und in den nächsten Tagen eingerichtet werden.

Gegen Mittag wurde Kapitänleutnant Zander mit seinen Booten durch FT.-Befehl des Sonderverbandes mit höchster Fahrt nach Pamerort beordert, um dort zur Verfügung des I. F. d. T. auf „Emden" zu stehen.

In der Tagga-Bucht

Wenden wir uns nun wieder dem Vortrupp zu, der vor den geschilderten Ereignissen in die Tagga-Bucht eingedrungen war, ohne entdeckt zu werden. Als die Küste gegen 5 Uhr morgens schwach auszumachen war, setzte Korvettenkapitän Heinecke die 4. Halbflottille auf die Ostseite der Bucht an, während er sich mit seinem Führerboot „B 98" und der 3. Halbflottille der Westseite zuwandte. Kurz vor 6 Uhr landeten die ersten Boote auf der Westseite, zunächst ohne jede Gegenwirkung. *Die Überraschung war, wie sich auch späterhin beim Vormarsch der Truppen zeigte, vollkommen gelungen.*

Das Ausbooten ging trotz des Fehlens der Motorboote der Minenräumdivision (siehe S. 207) gut und schnell vonstatten. Die Landungsverhältnisse waren günstig, und die Torpedobootskutter erwiesen sich für das Ausbooten und Anlandgehen der Truppen als sehr geeignet.

Die einzelnen Landungsplätze wurden von verdeckt in den Wäldern stehenden Feldbatterien von der Ostseite der Bucht her beschossen; sie legten ihr Feuer über den Strand, die landenden Boote, die Torpedoboote, „Blitz" und „Equity", jedoch ohne Wirkung; Beschädigungen oder Verluste traten nicht ein. Die Beantwortung des Feuers durch die Torpedoboote hätte das an der Ostseite der Bucht landende Inf. Rgt. 138 gefährdet und unterblieb deshalb auf ausdrücklichen Wunsch des Brigadekommandeurs, Oberst Matthiaß, der sich auf „B 98" befand.

Dagegen wurde die von Inf. Rgt. 131 erbetene indirekte Beschießung einiger im Hinterlande liegender Punkte planmäßig durchgeführt. Kielkond und die Ortschaft Läge, deren sich das Regiment bemächtigen wollte, wurden unter Feuer genommen.

Die Ausbootung der Truppen auf „Blitz" und „Equity" vollzog sich mit Hilfe der erst allmählich eintreffenden Motorboote der II. Minenräumdivision zwar langsamer als vorgesehen, aber sonst planmäßig. Auch die Motorruderbarkassen des III. Geschwaders kamen jetzt an und warfen den Vortrupp I an den dafür bestimmten Stellen an Land.

Korvettenkapitän Heinecke hatte auf die Minenmeldung von „Corsica" hin „A 29" zur Hilfeleistung geschickt. Nach einer Stunde kehrte das Boot mit der Meldung zurück, daß die Truppen bereits durch die beiden Torpedoboote des Flaggschiffes gelandet würden, der Dampfer solle danach auf Strand geschleppt werden.

Einem Sonderbefehl entsprechend hatte „V 100" um 5.16 Uhr Kurs auf Terwasso (östlich unterhalb von Hundsort) genommen und die Küste angelotet. Um 5.30 Uhr wurden drei Kutter ausgesetzt, und unter dem Feuer der Geschütze von „V 100" und dem gleichzeitig einsetzenden Feuer des IV. Geschwaders gegen Hundsort wurde eine halbe Sturmkompanie an Land geworfen. Durch entsprechende Signale von Land aus wurde das Geschützfeuer von „V 100" auf die gewünschten Ziele gelegt. Bereits nach kurzer Zeit wurden der Kommandeur einer Feldbatterie von sechs Geschützen bei Terwasso (3. Batterie der 107. Division) und 19 Mann als Gefangene an Bord gebracht. Aus der sofort vorgenommenen Vernehmung dieses Offiziers, Oberstleutnant Liesowienko, ging hervor, daß die Russen über die geplante Unternehmung unterrichtet waren; die voraussichtliche Landungsstelle, die Tagga-Bucht, war ihnen anscheinend erst kürzlich mitgeteilt worden, dementsprechend hatten sie noch letzthin die Dislokation der Truppen geändert[1]) Um so unverständlicher ist die vollständige

[1]) Die Russen waren schon seit längerer Zeit durch Agentennachrichten auf deutsche Unternehmungen im Norden vorbereitet. „Marine-Akademie Leningrad 1928. Die Moon-Sund-Unternehmung 1917" enthält hierüber eingehende Angaben. Nach Agententelegramm vom 14. August aus London war mit einem Angriff (der Armee) im Norden in allernächster Zeit zu rechnen, der durch einen Angriff der Flotte unterstützt werden würde. Eine Agentennachricht vom 17. August besagte: „Die nächste Aufgabe der deutschen Flotte wird die Besetzung der Insel Ösel und einer Gruppe der Aland-Inseln sein, um den Zugang zum Rigaer, Finnischen und Bottnischen Meerbusen zu sichern und die weiteren Operationen gegen Riga und durch Finnland auf Petrograd zu erleichtern." (Archiv der russischen marinegeschichtlichen Kommission, Akte Nr. 10 725.) Am 19. September teilte der Marinegeneralstab dem Flottenchef mit, daß nach englischen Admiralitätsnachrichten eine deutsche Flottenunternehmung in der Ostsee bevorstehe; die dafür bestimmten Seestreitkräfte werden ziemlich richtig aufgezählt. Am 23. September ging die Meldung ein, die englische Admiralität bestätigte die „in der kommenden Woche" bevorstehende große Seeunternehmung. Agentennachrichten gaben die Belegung Libaus mit deutschen Seestreitkräften am 18. September an, aber nach Zahl und Art übertrieben (5 Großkampfschiffe, 9 Deutschland- und Wettinklasse, „Roon", „Prinz Heinrich", 2 „Hansaklasse", 8 Kleine Kreuzer, 20 Torpedoboote, 20 U-Boote, 3 Flugzeug-Mutterschiffe, 40 Transportdampfer neben einer Anzahl von Hilfskreuzern, Minenlegern, Minensuchern und -räumern). Daraufhin zog der Flottenchef in Lappwik

Sorglosigkeit und die mangelnde Wachsamkeit, denen die gelungene Überraschung zu verdanken war.

Von Terwasso wandten sich die Sturmtrupps der Batterie Hundsort zu, die 8.30 Uhr genommen war.

Auch auf der Ostseite der Tagga-Bucht vollzog sich die Landung des Vortrupps planmäßig. Die 4. Torpedoboots-Halbflottille unter ihrem Halbflottillenchef, Korvettenkapitän Faulborn, steuerte die Ostseite derart an, daß die Boote „B 109", „B 110", „B 111", „B 97" und „B 112" sich auf die Küste von Abbul bis Kap Merris verteilten. Beim Beginn des Ausbootens erfolgte zunächst keine Gegenwirkung. Die Torpedoboote legten leichtes Sperrfeuer auf die Küste und den dahinterliegenden Wald, unter dessen Schutz das Inf Rgt. 138 landete. Die Halbflottille bekam dann Schrapnellfeuer von Land aus leichten Feldgeschützen, indes war die Batterie nicht auszumachen. „B 110" und „B 111" erwiderten das Feuer in ungefährer Richtung des Standorts. Verluste oder Beschädigungen traten bei den Booten oder den landenden Truppen nicht ein, da die Schüsse schlecht lagen. Gegen 7 Uhr wurde die Batterie, bestehend aus sechs Geschützen, von Teilen des I. Bat. Inf. Rgt. 138 genommen.

„B 112" hatte bei Kap Merris einen Sturmtrupp des Heeres gelandet, der von Land aus mit MG.-Feuer empfangen wurde. Nach Erbeutung der Maschinengewehre ging die Truppe in Richtung auf die Batterie Ninnast vor, während „B 112" unter der Küste als Flankendeckung folgte. Die Artillerie des Torpedobootes beschoß nach Signalanforderung durch die Truppe feindliche Stellungen, aus denen die Russen flüchteten. Um 10 Uhr war Ninnast genommen. Eine genaue Besichtigung der Batterie in den nächsten Tagen durch den 2. Admiral des III. Geschwaders gab interessante Einzelheiten.

Die Batterie war eben erst verwendungsbereit geworden; Betonbauten waren noch nicht trocken, Unterkünfte neben der Batterie noch im Bau; die Batteriebesatzung — 260 Matrosenartilleristen aus Reval — war im Dorf Ninnast untergebracht. Nur eine Wache von sieben Köpfen lag in den Bereitschaftsräumen bei den Geschützen. Die Batterie hatte vier 15-cm-Geschütze in Kasemattlafetten neuester

---

die I. Kreuzerbrigade und zwei ältere Linienschiffe zusammen, ordnete für die vier Großkampfschiffe 4-Stunden-Bereitschaft an, schickte einige U-Boote auf Wartestellungen und ließ die übrigen in Hangö sammeln. Für den Rigaer Meerbusen wurde höchste Gefechtsbereitschaft befohlen. — Am 3. Oktober teilte die XII. Armee dem Führer der Seestreitkräfte im Rigaischen Meerbusen mit, man erwarte nachts einen Angriff und die Landung des Feindes auf Ösel. Am 9. Oktober telegraphierte der Kapitän I. Ranges Nowopaschennyj, daß in Richtung auf die Insel Filsand eine Abteilung feindlicher Torpedoboote gesichtet und daß im ganzen zwei feindliche Torpedobootsflottillen in See seien. Endlich traf am 10. Oktober beim Flottenstabe der Inhalt eines von den Engländern entzifferten Funkspruchs ein, der von dem Führer „der Abteilung zur besonderen Verwendung" an das IV. Geschwader (und wahrscheinlich auch an das III. Geschwader) sowie an den Führer der Libauer Aufklärungsgruppe gerichtet war und der besagte: Daß „Die Operation beginnt am Donnerstag, dem 28. September (11. Oktober)". Es handelt sich hier zweifellos um den Funkspruch des Sonderverbandes über den Beginn der Albion-Unternehmung.

Bauart, russisches Material aus den Petersburger Waffenfabriken. Auch die Fernrohrvisiere, Scheiben für Einstellung der Entfernung usw. waren neueste Modelle. Die Fernsprechanlage war noch nicht eingebaut, aber bereit dazu. Das auf dem Kommandeurstand aufgestellte Entfernungsmeßgerät hatten die Russen mitgenommen. Zwischen den weit auseinanderstehenden Geschützen waren betonierte Munitions- und Bereitschaftsräume eingebaut, in denen noch große Mengen von Munition, Proviant, Sanitätsmaterial, Gasmasken, Gewehre russischer, englischer und japanischer Herkunft sowie dazugehörige Munition vorgefunden wurden; dazu ein ganzer Korb mit Dienstschriften, Schußtafeln usw. Alle Ausrüstungsgegenstände der Batterie waren erstklassiges Material. Am Morgen der Beschießung ist offenbar zunächst nur die Wache von sieben Mann in der Batterie gewesen, von der die Besatzung im Dorf alarmiert wurde. Diese scheint auf Alarm hin die Batterie nur unvollständig besetzt zu haben.

Die Einschläge der Mittelartillerie des III. Geschwaders lagen gut verteilt in, vor und hinter der Batterie. Ein Treffer unter dem Bodenstück eines Geschützes hatte dieses vollkommen außer Gefecht gesetzt, die Geschützbedienung war gefallen. Ein zweiter Treffer hatten den Kommandeurstand zerstört. Zahlreiche Sprengstücke hatten die anderen Geschütze getroffen, ohne sie aber in ihrer Verwendungsfähigkeit zu beeinträchtigen. Die in der Nähe der Batterie im Ausbau befindlichen Kasernenbauten — unter Leitung eines Deutsch-Russen aus Riga — waren großzügig angelegt. Viel Baumaterial wurde erbeutet.

Bereits um 6.45 Uhr war sich Vizeadmiral Ehrhard Schmidt, nachdem die Überraschung in der Tagga-Bucht gelungen und die Landung des Vortrupps fast widerstandslos in gutem Fortschreiten war, darüber klar geworden, daß er nun dem Vortrupp möglichst schnell das Gros des Landungskorps als Rückhalt und Verstärkung folgen lassen konnte. Er gab daher FT.-Befehl an den Führer der II. Aufklärungsgruppe, sofort mit der Transportflotte in die Tagga-Bucht einzulaufen, unmittelbar hinter der Sperrbrechergruppe. Zur weiteren Sicherung erhielt die II. Minensuchflottille den Befehl, sich mit ausgebrachtem Gerät vor die Transportflotte zu setzen und sie bis in die Bucht zu geleiten. Die Spitze der Transportflotte befand sich zu dieser Zeit zwischen Feuerschiff „Delta" und Punkt „Weiß", sie konnte also bald nach 8 Uhr vor der Tagga-Bucht eintreffen.

Aus den von 7 Uhr ab eingehenden Meldungen der Unterführer — Geschwaderchefs, I. F. d. T., Chef der 13. Torpedoboots-Halbflottille, Chef der II. Torpedobootsflottille, Brigadeführer an Land — ersahen der Chef des Sonderverbandes und der Befehlshaber der Landungstruppen, daß die Operationen sich allenthalben planmäßig entwickelt hatten und in gutem Fortschreiten waren. Besonders wichtig war in dieser Zeitspanne die Verbindung mit den gelandeten Teilen des Vortrupps. Als Signalübermittler zwischen diesen und den auf „Moltke" befindlichen Stäben und später mit dem auf „Königsberg" eingeschifften Kommando der 42. Inf. Div. diente auf der Westseite der Tagga-Bucht „B 98" (später abgelöst durch „G 101") und auf der Ostseite „B 109".

Um 8 Uhr morgens war die Landung des gesamten Vortrupps beendet, der Vortrupp in zügigem Vorgehen zur

Bildung und Sicherung des Brückenkopfes, die Grundlage für den glatten Fortgang der Hauptlandung gewonnen.

Um 8.15 Uhr stand „Königsberg" mit der ersten Gruppe der Transportflotte vor der Tagga-Bucht; das Einlaufen und Ankern auf den planmäßig festgelegten Plätzen ging fortlaufend und ohne Schwierigkeiten vor sich; eine halbe Stunde nach dem Ankern der ersten Schiffe waren bereits die ersten Infanterietruppen an Land. Um 10.50 Uhr stand „Nürnberg" mit der zweiten Gruppe der Transportflotte, die die Geschwindigkeit nicht hatte halten können, als letzte vor der Bucht und erhielt Einlaufbefehl.

Im Laufe des Nachmittags kamen als Nachzügler noch der Schlepper „Retter" mit zwei Seeleichtern und der Seeschlepper „Sturm" an, die Schlepper „Falkenstein" und „Jägersberg" am folgenden Vormittag.

Als U-Bootssicherung patrouillierten sieben Torpedoboote vor der Bucht, bis die vorgesehene Netzsperre ausgebracht war.

Mit Hochdruck wurde die Landung in Angriff genommen, an allen Stellen wurde mit äußerster Beschleunigung und Begeisterung gearbeitet. Ausschiffung und Landung vollzogen sich schnell und ohne Unfall. 16 Minuten nach dem Ankern des Führerschiffes der Transportflotte, „Bahia Blanca", setzte der erste Schleppzug mit Infanterie von ihm ab, der 19 Minuten später gelandet war. Sofort begannen die Pioniere mit dem Bau der Landungsstege und -brücken; erstere waren nach einer Stunde, letztere nach gut zwei Stunden fertig. Gleichzeitig mit dem Landen der Infanterie begann auch das Landen von Pferden, Geschützen und Fahrzeugen mit Hilfe der Pferdeboote der Pi-La-Ko.

Die Hauptmasse der Infanterie und der sonstigen Fußtruppen war nach $3^1/_2$ Stunden an Land.

Da das vorhandene Boots- und Ausschiffungsmaterial für gleichzeitiges Löschen aller Dampfer nicht ausreichte, war ein besonderer Bootsverteilungsplan in Berücksichtigung der von der 42. Inf. Div. aufgestellten Dringlichkeitsliste gemacht worden. Diese Liste, bis in die kleinsten Einzelheiten aufgestellt, regelte die Ausschiffung entsprechend den Landungsstellen Ost und West. Aber bereits vor dem Einlaufen und dann während der Ausschiffung selber wurden dauernd Änderungen vorgenommen, wie Verschiebung ganzer Verbände von der einen zur anderen Landestelle, und dadurch Schwierigkeiten und Verzögerungen verursacht.

Um 20 Uhr waren gelandet: die gesamte Infanterie, die Radfahrer und Maschinengewehre, 3 Feldbatterien, insgesamt 530 Pferde und 100 Fahrzeuge.

Die Lösch- und Landungsarbeiten wurden während der ganzen Ausschiffungsdauer auch in der Dunkelheit fortgesetzt; je zwei Kreuzer beleuchteten dazu die Landungsstellen mit ihren Scheinwerfern.

Außer den Rettungsbooten der Transportdampfer und außer dem mitgeführten Ausschiffungsmaterial an Pinassen, Hafenschuten, Leichtern, Schleppern, Pferde- und Brandungsbooten standen in den Tagen der Ausschiffung noch 1 Dampfbarkasse, 2 Schnellboote, 10 Motorruderbarkassen, 5 Dampfpinassen und 2 Motorjollen von den Kriegsschiffen des Sonderverbandes zur Verfügung, dazu zeitweise 10 Motorboote der II. Minenräumdivision.

Tender „Blitz" und Dampfer „Equity", die bereits gegen Mittag mit dem Ausladen ihrer Transporte fertig waren, wurden noch am Nachmittag nach Libau in Marsch gesetzt, von wo „Equity" nach Danzig weiterging, um für eine Sonderunternehmung ausgerüstet zu werden (siehe Kapitel 13).

Sicherung der Tagga-Bucht
(vgl. Karte Anlage 2)

Die Minentreffer auf „Großer Kurfürst", „Bayern" und „Corsica" zeigten, daß das Seegebiet vor der Tagga-Bucht nicht, wie angenommen, minenfrei war. Die Tagga-Bucht selbst, das Gebiet vor ihr, in dem „Corsica" auf Minen gelaufen war, und der Einlaufweg in die Bucht mußten ungesäumt nachgeprüft und von Minen gesäubert, und der Einlaufkurs mußte beiderseits ausgebojt werden. Bis zur Beendigung dieser Arbeiten waren sämtliche Bewegungen von Seestreitkräften in den genannten Gebieten einzustellen, ausgenommen auf dem von der II. Minensuchflottille vor der Spitze der Transportflotte von Punkt „Weiß" bis in die Bucht nachgeprüften Einlaufwege. Die beiden Linienschiffsverbände sollten daher auf ihren Ankerplätzen liegenbleiben, bis sie durch eine Minensuch-Halbflottille abgeholt wurden, oder bis sie auf Grund des Fortgangs der Minensucharbeiten den Einlaufweg ungefährdet erreichen konnten. Die Arbeit wurde dem Chef der II. Minensuchflottille übertragen, zur Verstärkung erhielt er die 8. Minensuch-Halbflottille zugeteilt. Weiter wurde von der Leitung in Aussicht genommen, nach Beendigung dieser Arbeit minenfreie Gebiete für die Bewegungen der Seestreitkräfte in Richtung auf den Soëlo-Sund sowie einen direkten Einlaufweg von Feuerschiff „Gamma" nach der Netzsperre vor der Tagga-Bucht zu schaffen; selbstverständlich waren die abgesuchten Gebiete und Wege dauernd nachzuprüfen und wo nötig zu erweitern.

Außerdem war die Lage der Feuerschiffe nachzuprüfen; hierzu wurden die Torpedoboote „V 69", „S 50" und „V 46" entsandt, die gegen Abend mit dem Ergebnis zurückkehrten, daß die Feuerschiffe der geographischen Länge nach richtig lagen, daß aber in der Breite Abweichungen bis etwa 1,5 sm, bei „Delta" etwas über 2 sm festgestellt waren.

Bereits vormittags entwickelte sich eine emsige Tätigkeit. Zugleich wurden die innere Bucht und das „Corsica"-Gebiet abgesucht; Suchstreifen auf Suchstreifen wurde gelegt, das planmäßige Räumen der „Corsica"-Sperre in Angriff genommen; hier wurden kleine, zylinderförmige, stark verrostete Minen mit drei Bleikappen gefunden und geräumt. Danach kam das Absuchen weiterer Gebiete zwischen Kap Ninnast und Kap Pank an die Reihe. Schon um 10.35 Uhr wurde das III. Geschwader von der 3. Minensuch-Halbflottille abgeholt und über Punkt „Weiß" vor die Tagga-Bucht gebracht, wo es bis 17 Uhr im abgesuchten Gebiet auf und ab stand. Um 14.20 Uhr wurde „Bayern" vom I. F. d. T. entlassen und von der 4. Minensuch-Halbflottille geleitet. Um 17 Uhr ankerte das IV. Geschwader in der Tagga-Bucht, auf dem Wege dorthin gesichert von der 3. Minensuch-Halbflottille.

Inzwischen war die weitere Sicherung des Seegebiets nördlich der Tagga-Bucht

bis Dagö gegen U-Boote und gegen den Einbruch von Überwasserstreitkräften durchgeführt worden, die der S-Flottille übertragen war. Nach dem Aufnehmen der Suchgeräte um 3 Uhr morgens hatten die hierzu bestimmten Gruppen der S-Flottille ihre Stellungen angesteuert, die bei Hellwerden eingenommen sein sollten. Folgender Plan war dafür maßgebend:

1. Im nördlichen Teil des Seegebiets zwischen den Inseln Ösel und Dagö war in der Linie der Punkt R und F durch die erste und dritte Gruppe der 1. S-Halbflottille und durch die erste und zweite Gruppe der 2. S-Halbflottille — im ganzen 34 Fahrzeuge — eine Schleppnetzsperre auszulegen. Je nach der Wassertiefe sollten die Netze durch Untereinanderschäkeln von Netzstücken eine Tiefe von 48 m erhalten, so daß der Grund von dem Unterlief erreicht und dadurch verhindert wurde, daß U-Boote das Netz untertauchen konnten.

2. Im südlichen Teil des Gebiets zwischen Punkt F und Kap Hundsort sollten die vierte Gruppe der 1. S-Halbflottille und die dritte Gruppe der 2. S-Halbflottille — im ganzen 16 Fahrzeuge — eine U-Bootshorchsperre von verankerten Fahrzeugen auslegen.

3. Die zweite Gruppe der 1. S-Halbflottille hatte den Westausgang des Soëlo-Sundes durch Logger mit Schleppnetzen östlich des Längengrades 22° 20′ O zu sperren. Die Sperre war so weit nach Osten vorzuschieben, wie die Fahrwasserverhältnisse und etwaige feindliche Gegenwirkung der Batterie Toffri es gestatteten. War die Sperrung an der befohlenen Stelle nicht möglich, so sollten die Logger eine Horchlinie an der Grenze des feindlichen Feuerbereichs auslegen, bis die Batterie niedergekämpft war. Danach war dann die Netzsperre wie vorgesehen auszulegen. Diese Sicherung des Soëlo-Sundes sollte auf die Ostseite des Sundes verschoben werden, sobald die Landung bei Pamerort durchgeführt war. Dazu mußte die zweite Gruppe so schnell wie möglich eine Durchfahrt durch den Soëlo-Sund herstellen, die Fahrstraße sorgfältig ausloten und durch Bojen und Markboote bezeichnen. Danach war ein Lotsendienst einzurichten.

4. Zur weiteren Sicherung des gesamten Seegebiets vor der Tagga-Bucht waren Fischdampfer der Vorpostenflottille Ost innerhalb der Linie R—F—Kap Hundsort gleichmäßig verteilt zur beweglichen Horchverfolgung auszulegen.

Das Auslegen der Horchlinien erfolgte befehlsgemäß; bei Tagesanbruch hatten sämtliche Horchfahrzeuge ihre Stellungen eingenommen. Dagegen konnte des Seegangs wegen das Ausbringen der Schleppnetze erst gegen Mittag beginnen, als sich die See beruhigt hatte. Die Fahrzeuge zur beweglichen Horchverfolgung bezogen ihre Posten ebenfalls mit Tagesanbruch. Die beiden im Beschießungsgebiet des III. und IV. Geschwaders liegenden Horchstellungen wurden erst nach Beendigung der Beschießung besetzt.

Diese Sicherung vor der Tagga-Bucht lag bis zum 18. Oktober aus. Hierbei erwiesen sich die Maschinen der Logger als zu schwach, um sie bei unruhigem Wetter mit ausgebrachten Netzen auf Position zu halten. Bei Windstärken 4 bis 5 mußten die Netze geborgen werden.

Die zweite Gruppe der 1. S-Halbflottille, der die Aufgabe am Westausgang des Soëlo-Sundes übertragen war, hatte noch in der Dunkelheit am frühen Morgen

die Bewachungsstellung erreicht und sich an die 10-m-Linie herangelotet. Das Führerboot der Gruppe, „A 28", und drei Logger standen bei Tagesanbruch auf dem Breitengrad der Mitte der Durchfahrt zwischen Pamerort und Toffri und versuchten, durch Loten die Lage der Durchfahrtsrinne festzustellen. Als jetzt die Beschießung der Batterie Toffri durch „Bayern" einsetzte, geriet „A 28" mit seinen Booten, wie bereits erwähnt, in das Feuer der Batterie; es zählte sieben deckende Salven. Nachdem die Batterie durch das Feuer von „Emden" und „Bayern" zum Schweigen gebracht und von ihrer Besatzung verlassen war, setzten „A 28" und die Logger die Arbeit fort. Sie fanden eine Einsteuerung von 4 bis 5 m Wassertiefe, die sie mit Fahrwasserbojen versahen, und gewannen damit den Anfang der 6 m tiefen, von den Russen benutzten Durchfahrt. Die Logger drehten auf Kurs Ost und stellten fest, daß auf diesem Kurse die Fahrrinne mit russischen Pricken und Besentoppzeichen — an der Nordseite rote, an der Südseite weiße — bezeichnet war. Hierdurch wurde die Herstellung der Durchfahrt wesentlich erleichtert und beschleunigt. Auch die Richtbaken auf der Südküste von Dagö, die die Durchfahrt bezeichneten, standen am 12. Oktober noch; erst in den nächsten Tagen wurden sie von den Russen umgelegt, später, nach der Besetzung der Insel Dagö, deutscherseits wieder aufgerichtet. Die Fahrrinne wurde bis querab von Emmast ausgelotet. „A 28" kam bei der Landungsbrücke von Serro fest. Das Suchboot „S 25" geriet bei dem Versuch, „A 28" abzuschleppen, ebenfalls auf Grund und verlor die Schraube. Beide wurden von anderen Suchbooten abgeschleppt. „A 28" blieb verwendungsfähig. In der Rinne wurden die Bojen A, B und C ausgelegt, das Ostende der Rinne durch einen Logger als Markboot bezeichnet.

Während dieser Arbeiten eröffnete um 8.12 Uhr die wiederbesetzte Batterie Toffri nochmals für kurze Zeit das Feuer auf die zweite Gruppe, wurde aber schnell durch einige Salven von „Bayern" zum Schweigen gebracht.

Daraufhin gab der I. F. d. T. dem Chef der S-Flottille den Befehl, die Batterie endgültig zu vernichten. Fregattenkapitän v. Rosenberg, der bei der Landung in Pamerort zunächst unabkömmlich war, schickte „S 61" und „S 63" von der 13. Halbflottille, die bei „Emden" standen, nach Toffri, um die Batterie aus nächster Nähe nochmals unter Feuer zu nehmen und die Anlagen danach durch ein Sprengkommando zu zerstören. Soweit die Geschütze nicht bereits durch das Feuer von „Emden" und „Bayern" außer Gefecht gesetzt waren, wurden sie im Laufe des Vormittags durch die Sprengkommandos der beiden Torpedoboote gesprengt. Eine östlich davon angelegte zweite Batterie erwies sich als nicht armiert.

Um 9 Uhr war die Durchfahrt fertiggestellt, worüber der I. F. d. T. auf „Emden" bei Poka optisch Meldung erhielt. Die Fahrrinne und ihre Bezeichnung wurde in den folgenden Tagen durch Bojen und Feuerschiffe vervollkommnet. Trotz zahlreicher Kennzeichnung und Befeuerung und trotzdem das Befahren nur unter Leitung geschulter Lotsen gestattet war, genügte sie hinsichtlich der navigatorischen Sicherheit nur unvollkommen. Der Meeresgrund war unrein und mit großen Steinen besät, die Rinne namentlich an den scharfen Biegungen zu schmal. Der Wasserstand änderte sich mit den wechselnden Windrichtungen, und unter deren Einfluß setzte ziemlich starker Strom, dessen Richtung nicht genau feststellbar war. Infolgedessen kamen

eine Anzahl von Torpedobooten, Schleppern und Minensuchfahrzeugen im weiteren Verlauf der Operationen in der Durchfahrt fest und erlitten teilweise solche Beschädigungen, daß sie für die Unternehmung ausfielen.

Die enge Sicherung der Tagga-Bucht gegen U-Boote war dem Netzsperrverband der Ostsee (N. V. O.), Führer Korvettenkapitän Kaulhausen, übertragen. Zum ersten Male wurden Bojenstellnetze im offensiven Vorgehen an der feindlichen Küste gelegt. Die dem N. V. O. durch Operationsbefehl gestellten Aufgaben waren:

1. Im ersten Abschnitt der Operation: Möglichst schnelles Herrichten der Tagga-Bucht als U-Boots-sicherer Ankerplatz für den Sonderverband und die Transportflotte.

2. Im zweiten Abschnitt der Operation: Sicherung der Reede von Arensburg und Auslegen einer Netzsperre quer über den Südausgang des Moon-Sundes auf der Breite der Larina-Bank, falls notwendig werden sollte, den Rigaischen Meerbusen gegen feindliche U-Boote aus dem Süd-Moon-Sund zu sichern.

Während des Netzauslegens mußten die beiden Netzlegeschiffe „Eskimo" und „Rossal" geschleppt werden. Dazu waren ihnen fünf Hochseeschlepper zugeteilt, die aber zum Teil nicht mehr als 8,5 sm Marschgeschwindigkeit aufbrachten. Der N. V. O. war daher an diese Marschgeschwindigkeit gebunden, während die Transportflotte 10 sm leisten konnte. Andererseits mußte der N. V. O. als erste Gruppe nach Beendigung der Beschießung in die Tagga-Bucht einlaufen, um die Sicherung so schnell wie möglich zu bewerkstelligen. Aus diesem Grunde war der N. V. O. in die langsamste Gruppe eingegliedert worden; diese fuhr in größerem Abstand vor den übrigen Gruppen der Transportflotte her, um trotz der geringen Marschgeschwindigkeit als erste vor der Bucht zu stehen. Auf den Netzschiffen lagerte die Sperre nach den zu erwartenden Wassertiefen bereits vorbereitet, eine Umstauung an Bord war nicht möglich. Außerdem konnten die beiden Schiffe nicht die ganze für beide Operationsschiffe nötigen Netzmengen in den Lagerräumen unterbringen. Sie waren daher bei Beginn der Unternehmung nur mit den Netzen für die Sperre der Tagga-Bucht beladen. Das zum N. V. O. gehörende Netzlagerschiff „Burgfried" mit weiteren 100 km Netzen verschiedener Tiefe wurde nach Libau gelegt. Nach Beendigung der Arbeit vor der Tagga-Bucht sollte der N. V. O. nach Libau zurückkehren und sich für den zweiten Operationsabschnitt ausrüsten.

Die Sperre vor der Tagga-Bucht war als doppelreihige Netzsperre von Kap Ninnast in Richtung 250° rw. quer über den Eingang der Bucht in einer Gesamtlänge von etwa 12 km auszulegen. Zwei Sperrlücken von je 225 m Breite waren vorzusehen, die westliche für einlaufende, die östliche für auslaufende Schiffe. Die Sperrlücken sollten nicht bezeichnet werden, um feindlichen U-Booten die Möglichkeit zu nehmen, getaucht durch die Sperre zu gelangen. Demzufolge war ein Sperrdurchfahrtsbetrieb und eine scharfe Bewachung der Sperrlücken bei Tageslicht einzurichten; während der Dunkelheit waren die Sperrlücken zu schließen.

Um 9.30 Uhr am 12. Oktober begann „Rossal" mit dem Legen des Netzes am Westflügel, 10.30 Uhr „Eskimo" am Ostflügel. Es wurden 24 m tiefe Netze ausgelegt. Die Wetterlage war günstig: Wind S 2 bis 3 über Land her wehend und daher ganz geringer Seegang. Bereits um 15.50 Uhr hatte „Rossal" seinen Teil von 6 km

Länge gelegt und ankerte südlich des Westflügels der Netzsperre. „Eskimo" beendete die einreihige Sperre um 19 Uhr nach Auslegen von 5,25 km. Es war beabsichtigt, die zweite Netzreihe sofort am nächsten Morgen zu legen, aber aufkommender Südsüdwestwind und grober Seegang verhinderten es. Erst am 14. Oktober war die Netzsperre zweireihig fertiggestellt. Bis dahin ergänzten vor der Bucht sieben patrouillierende Torpedoboote die U-Bootssicherung. Am Morgen des 15. Oktober ging der Netzsperrverband nach Libau, um die Netze für die Aufgaben des zweiten Operationsabschnitts an Bord zu nehmen.

Am Nachmittag des 12. Oktober meldete die Entzifferungsstelle Libau dem Sonderverband, daß einem entzifferten russischen Funkspruch zufolge vier U-Boote um 13 Uhr Hangö mit südwestlichem Kurs verlassen hatten. Sie konnten also noch vor Mitternacht vor der Tagga-Bucht bzw. auf den Anmarschwegen zu dieser stehen. Es war daher geraten, die Linienschiffe, die nicht mehr in der Tagga-Bucht gebraucht wurden, sofort zur Brennstoffergänzung zu schicken. Der Chef des III. Geschwaders wurde um 16.30 Uhr mit „König", „Großer Kurfürst" und „Kronprinz" nach der Putziger Wiek detachiert und erhielt den Befehl, auch „Bayern" heranzuziehen und diese sowie „Großer Kurfürst" von Putzig aus zur Reparatur nach Kiel zu detachieren. Als U-Bootssicherung wurde ihm die 15. Torpedoboots-Halbflottille beigegeben. „Markgraf" sollte beim Sonderverband bleiben und in der Tagga-Bucht bei „Moltke" ankern.

Das III. Geschwader trat sofort — 17 Uhr — den Marsch über Punkt „Weiß" auf dem durch die Feuerschiffe bezeichneten Weg an, entließ „Markgraf", der zusammen mit dem IV. Geschwader um 19.30 Uhr durch die Sperre in die Bucht einlief und dort ankerte, und ging zunächst „Langsame Fahrt", um „Bayern" das Herankommen zu ermöglichen, die hinter der 4. Minensuch-Halbflottille im Anmarsch war. Um 18.20 Uhr hatte „Bayern" mit 11 sm Fahrt den Anschluß gewonnen, mußte aber bald mit der Fahrt heruntergehen, da ungewöhnliche Erschütterungen auf starke Beanspruchung der Verbände schließen ließen. Immer weiter wurde die Fahrt vermindert, bis schließlich um 20 Uhr bei Punkt „Gamma" wegen starker Durchbiegung von Schotten eine Stunde lang zu Abstützungsarbeiten gestoppt werden mußte. Da die Lage des Schiffes nicht unbedenklich und es nicht zu übersehen war, ob nach weiterem Abstützen der Schotten höhere Fahrt durchgehalten werden konnte, detachierte der Geschwaderchef durch Scheinwerferspruch „Bayern" nach der Tagga-Bucht und gab ihr „Kronprinz" zu etwaiger Hilfeleistung und drei Torpedoboote als Geleit mit. Gegen 22.30 Uhr abends schickte der Sonderverband eine Bergungsgruppe und die 1. Halbflottille der II. Torpedobootsflottille nach „Gamma" zur Hilfe und stellte auch seinerseits „Bayern" anheim, nach der Tagga-Bucht zurückzukehren. Um 21 Uhr trat das Schiff mit nur 4 sm Fahrt den Rückmarsch an, traf um 1.30 Uhr am Morgen des 13. Oktober bei Punkt „Weiß" ein, nachdem es in der Zwischenzeit nochmals zu Abstützungsarbeiten für einige Zeit hatte stoppen müssen, und entließ dort „Kronprinz" und ein Torpedoboot. Bei Punkt „Weiß" blieb „Bayern" gestoppt liegen, weil zunächst Bedenken bestanden, das Ankergeschirr zu benutzen; die beiden Torpedoboote umkreisten das Schiff als U-Bootssicherung. Um 5.30 Uhr wurde 3 sm nördlich Punkt „Weiß" wie-

der Fahrt aufgenommen und mit der 3. Torpedoboots-Halbflottille als U-Bootssicherung, begleitet von der zweiten Bergungsgruppe, durch die minenfreie Fahrstraße nach der Tagga-Bucht eingelaufen. Um 9.30 Uhr fiel der Anker; unverzüglich wurde mit der Bekämpfung des Lecks begonnen, die sich schwierig und zeitraubend gestaltete. Die Minensuchboote stellten am 17. Oktober in der Gegend der Havarie von „Bayern" eine Minensperre aus russischen Bleikappen-Kugelminen fest, deren Sprengladung auf 100 bis 120 kg geschätzt wurde. In Anbetracht dieser Ladung war die Sprengwirkung sehr beträchtlich. Es erschien nicht ausgeschlossen, daß die Wirkung durch die Explosion eines in der zerstörten Trimmzelle 12 befindlichen, auf 30 kg Druck aufgepumpten Luftsammlers der Torpedowaffe erhöht worden war.

Am Soëlo-Sund

Am Soëlo-Sund hatte sich im Laufe des Vormittags das Bild verändert. Nachdem am 12. vormittags die Fahrrinne durch den Sund ausgelotet war, stieß „T 130", das Führerboot der 2. S-Halbflottille, mit drei Suchbooten in die Kassar-Wiek vor, um die FT.-Station auf Pawasterort zu beschießen. Während die Morgenaufklärung durch ein Flugzeug die Kassar-Wiek noch frei von feindlichen Seestreitkräften gefunden und gemeldet hatte, wurden nun im Osten Rauchwolken sichtbar, die sich rasch näherten; bald kamen zwei Zerstörer der „Kondratenko"-Klasse mit Westkurs in Sicht und eröffneten das Feuer auf „T 130", das mit seinen Booten zum Rückzug in den Soëlo-Sund gezwungen wurde. Zwar wurden sie von „Emden" auf deren äußerster Schußweite von 158 hm unter Feuer genommen, doch konnte eine Wirkung auf diese Entfernung nur insoweit beobachtet werden, als die beiden Zerstörer zunächst nach Osten aus Sicht liefen, sich dann wieder näherten, aber außerhalb der Reichweite von „Emden" gestoppt liegenblieben. Es waren die Zerstörer „Kondratenko" und „Prograniţschnik", die der Befehlshaber der russischen Moon-Sund-Seestreitkräfte zur Beobachtung entsandt hatte, nachdem ihm die Landung in der Tagga-Bucht gemeldet worden war.

Dem I. F. d. T. standen zu dieser Zeit noch keine für den Einbruch in die Kassar-Wiek geeigneten Seestreitkräfte zur Verfügung außer den Fahrzeugen der S-Flottille. Er beschloß daher, den zur Unterstützung der Radfahrkompanie v. Winterfeld bei Orissar geplanten Vorstoß der sechs A-Boote unter Führung von Fregattenkapitän v. Rosenberg auf „T 144" bis zum Nachmittag zu verschieben. Bis dahin konnten die drei Boote der 13. Torpedoboots-Halbflottille, die morgens Papensholm beschossen hatten, bei ihm angelangt sein, so daß ihm dann in der vollzähligen 13. Halbflottille die genügende Kampfkraft zur Verfügung stand. Die Radfahrabteilung, deren Übergang von Pulipank nach der Halbinsel Keinast die A-Boote bewerkstelligen sollten, konnte erst am Nachmittag dort eintreffen; die Unterstützung traf also noch rechtzeitig ein.

Nachdem um 13.30 Uhr das Führerboot der 13. Halbflottille die Lotsen für den Soëlo-Sund bei „Emden" abgeholt hatte, wurde der Vorstoß angesetzt, den Fregattenkapitän v. Rosenberg leitete. Die 13. Torpedoboots-Halbflottille hatte den Befehl,

die feindlichen Zerstörer nach Osten zu drücken, um dem Gegner den Einblick in die Vorgänge am Soëlo-Sund und an der Südküste der Kassar-Wiek zu entziehen. Gleichzeitig sollte ihr Vorgehen den Vorstoß von „T 144" und der A-Boote nach Keinast decken. Sollte dieser Plan nicht durchführbar sein, so war der Vorstoß so einzurichten, daß die 13. Halbflottille noch vor Einbruch der Dunkelheit wieder westlich des Soëlo-Sundes stand. Um 15.30 Uhr liefen die fünf Torpedoboote der 13. Halbflottille in den Soëlo-Sund ein. Der Gegner war inzwischen durch den Zerstörer „Desna" und das flachgehende Kanonenboot „Grosjaschtschi" verstärkt worden. Während die Torpedoboote mit geringer Fahrt durch die enge Soëlo-Rinne gingen, eröffnete das Kanonenboot das Feuer. Als dieses von der Halbflottille erwidert wurde, drehten die Russen auf östlichen Kurs. Es entwickelte sich ein Verfolgungsgefecht, in das auf russischer Seite gegen 15 Uhr fünf weitere Zerstörer unter Führung des Zerstörerführerschiffes „Nowik" eingriffen. Um 15.20 Uhr wurde auf „Grosjaschtschi", der als Schlußschiff der feindlichen Linie fuhr, ein Treffer erzielt. Die 13. Torpedoboots-Halbflottille drang bis nach der Ostseite der Kassar-Wiek vor; nördlich der Kumora-Bank wurde dabei der Kreuzer „Admiral Makaroff" gesichtet, der mit schwerer Artillerie den Rückzug der Zerstörer deckte. Vizeadmiral Bachireff hatte ihn am Vormittag dorthin gelegt, um durch sein Feuer den Durchbruch deutscher Torpedoboote nach dem Moon-Sund zu verhindern. Um 15.25 Uhr liefen die russischen Fahrzeuge mit Südostkurs in den Moon-Sund ein, zwei Zerstörer wurden zur Bewachung am Nordwestausgang des sogenannten „Strumpf"-Fahrwassers zurückgelassen. Der 13. Halbflottille waren „T 144" und die sechs A-Boote gefolgt und hatten während des Gefechts versucht, nach dem Kleinen Sund durchzubrechen. Sie gerieten in die Weitschüsse der russischen Zerstörer, auch wurde der Durchbruch verzögert, weil sich das Gefecht in die Länge zog. Mit Hauptmann v. Winterfeld war vereinbart, daß er die A-Boote durch FT. anfordern würde, wenn er sie zum Übersetzen bei Pulipank brauchte. Diese Anforderung blieb aus, die Boote waren daher während der Nacht am Kleinen Sund nicht unbedingt erforderlich, zumal die Dunkelheit ein wirksames Beschießen von Landzielen unmöglich machte. Andererseits konnte der Gegner die Boote jederzeit während der Nacht mit überlegenen Kräften angreifen. So war es bedenklich, sie während der Nacht in der Kassar-Wiek zu belassen. Um 16.05 Uhr ordnete daher der Chef der S-Flottille den Rückmarsch durch den Soëlo-Sund an. Nach der Durchfahrt der A-Boote und der 13. Halbflottille wurde ein Logger an dem rechtwinkligen Knick der Fahrtrinne ausgelegt, um den unbewachten Durchbruch feindlicher Streitkräfte nach Westen zu verhindern. Die Kassar-Wiek war damit von deutschen Streitkräften geräumt, und es fand auch keine Bewachung des Ostausgangs des Soëlo-Sundes statt. Die Bewachungsfahrzeuge der zweiten Gruppe der 1. S-Halbflottille dorthin vorzuschieben, wie es im Plan des Chefs der S-Flottille vorgesehen war, war nicht angebracht, weil sie dort einem russischen Angriff schutzlos ausgesetzt waren.

Die 13. Torpedoboots-Halbflottille ging für die Nacht vom 12. zum 13. Oktober in der Poka-Bucht in der Nähe von „Emden" zu Anker, die Logger der zweiten Gruppe der 1. S-Halbflottille nahmen ihre Bewachungsstellungen am Westausgang des Soëlo-Sundes ein.

Der I. F. d. T., der die Maßnahmen des Chefs der S-Flottille billigte, meldete dem Sonderverband, daß seine Streitkräfte zur Bekämpfung des Gegners in der Kassar-Wiek nicht ausreichten und erbat die Zuteilung einer weiteren Torpedoboots-Halbflottille. Das Führerboot der II. Torpedobootsflottille, „B 98", und die 4. Torpedoboots-Halbflottille wurden ihm für den folgenden Mittag zugesagt.

Fortgang der Minensuch- und -räumarbeiten in der Irbenstraße

Der B. d. A. d. O. konnte am Abend des 13. Oktober gute Fortschritte der Minensuch- und -räumarbeiten am Großschiffahrtsweg und in der Irbenstraße melden. Nach schwierigen Vorarbeiten hatte die III. Minenräumdivision am 11. Oktober begonnen, in mehreren Anläufen eine Sperrlücke in der alten, bereits im Juli 1917 gelegten russischen Minensperre 1 zu schaffen. Die schwere Batterie von Zerel versuchte erfolglos, diese Tätigkeit durch ihr Feuer zu stören. An den beiden folgenden Tagen wurde die Arbeit hier fortgesetzt, außerdem auch im Großschiffahrtsweg energisch gesucht und geräumt, so daß dieser am 13. abends bis zum Punkt 57° 40,7′ N, 22° 5,5′ O und 57° 39,8′ N, 22° 6,6′ O vorangetrieben und damit fertiggestellt war.

Ein deutsches Aufklärungsflugzeug, das am 12. morgens auf See zwischen Zerel und der III. Minenräumdivision notgelandet war, wurde von zwei russischen Motorbooten verfolgt; die Räumdivision konnte mit ihren 3,7-cm-Revolverkanonen eingreifen und den Gegner vertreiben. Auch die Batterien Michaelsturm und Groß-Irben belegten die Motorboote mit Feuer, denen es dennoch zu entkommen gelang.

Bei Nachprüfung der geschaffenen Sperrlücke in Sperre 1 wurden 0,7 sm nördlich davon weitere Minen gefunden, offenbar zu einer neuen Sperre 2 gehörig. Demnach war mit weiteren Sperren nördlich und damit mit entsprechend umfangreichen Räumarbeiten zu rechnen. Die Russen hatten Minen verschiedenster Art in den gleichen Sperren verwendet und dadurch die Räumarbeiten erheblich erschwert. Auf Grund eines noch am Abend des 13. Oktober eingegangenen FT.-Befehls des Sonderverbandes (siehe Seite 229), den Durchbruch nach Arensburg baldigst zu versuchen, entschloß sich Konteradmiral Hopman, den Vormarsch dorthin mit Hellwerden am 14. Oktober mit drei Räumverbänden von der Sperrlücke aus zu beginnen.

Die Gesamtlage am Abend des 12. Oktober

Als am Abend des 12. Oktober bei der Leitung auf „Moltke" die Lage auf Grund der eingegangenen Meldungen besprochen wurde, konnten Vizeadmiral Ehrhard Schmidt und General v. Kathen mit den Ergebnissen des Tages zufrieden sein: alle gesteckten Ziele waren erreicht, zum Teil überschritten, und das unter verhältnismäßig geringen Verlusten. Die überraschenden Landungen in der Tagga-Bucht und bei Pamerort waren geglückt, die Küstenbefestigungen bei Hundsort, Ninnast und Toffri niedergekämpft und besetzt oder zerstört, die Transportflotte ohne Verluste in die

Tagga-Bucht eingelaufen und in voller Ausladung begriffen, die Bucht nach Dagö hin gegen U-Boote gesichert, der Soëlo-Sund erkundet und ausgebojt, die Flugstation Papensholm von Teilen des Inf. Rgt. 131 in unversehrtem Zustand erobert, Gefangene und Beute eingebracht. Der Vortrupp, verstärkt durch Inf. Rgt. 17 und 255 R., in Gesamtstärke von vier Infanterie-Regimentern und drei Radfahr-Bataillonen, allerdings nur mit einer Feldbatterie, stand in der Linie Tawi—Jerwemets-See—Ochtja-See—Kiddemets in einer brückenkopfartigen Stellung rings um die Tagga-Bucht, stark genug und genügend weit von ihr entfernt, um die weitere Ausschiffung der Transportflotte gegen feindliche Angriffe von Land her hinreichend zu schützen. Ein bei Poka gelandetes Radfahr-Bataillon, das in Richtung Arensburg vorgegangen war, stand abends bereits auf und südlich der nördlichen Rückzugsstraße Arensburg—Tikka—Taggafer—Orissar. Die Radfahrabteilung Winterfeld und ein Teil der Sturmkompanie 18, ebenfalls bei Poka ausgeschifft, waren längs der Küste schnell vorgedrungen und hatten sich im Raum Orissar—Thomel festgesetzt; Patrouillen waren über den Steindamm nach Moon vorgedrungen, hatten aber vor überlegenem Feuer zurückgehen müssen. Überall war von den Russen Widerstand geleistet, dieser aber rasch gebrochen worden. Die Abteilung Winterfeld hatte überraschend schnell den wichtigsten Punkt auf der Rückzugsstraße des Feindes erreicht, war aber hier nicht ungefährdet: eine schwache Truppe, ohne Artillerie, allein auf sich angewiesen. Ihr Ausharren konnte von entscheidender Bedeutung werden. Hilfe konnte ihr zunächst nur von See her kommen; die Tätigkeit der Seestreitkräfte in der Kassar-Wiek in den folgenden Tagen mußte somit besonderes Gewicht gewinnen.

Der dritte Operationstag (13. Oktober)

Die Ereignisse am Soëlo-Sund wurden um 7.31 Uhr durch eine Flugzeugmeldung eingeleitet, wonach acht russische Zerstörer mit westlichem Kurs in der Kassar-Wiek den Soëlo-Sund ansteuerten. Daraufhin lichtete „Emden" 7.45 Uhr Anker und ging nach Norden nahe an die 8-m-Linie heran, um dem Soëlo-Sund näher zu sein. Bald kamen drei russische Zerstörer in Sicht, die um 7.50 Uhr das Feuer eröffneten; die Aufschläge lagen in der Nähe der im Soëlo-Sund arbeitenden Fahrzeuge der S-Flottille. Sieben Minuten lang erwiderte „Emden" das Feuer auf 138 hm, teilweise mit deckenden Salven, ohne daß Treffer beobachtet wurden. Der Feind drehte ab und hielt sich außerhalb der Schußweite des Kreuzers. In dem Kriegstagebuch des am 14. Oktober von der II. Flottille genommenen Zerstörers „Grom" fand sich der Vermerk, daß ein Zerstörer einen Treffer erhalten hatte.

Der Chef der S-Flottille, der sich auf „T 144" im Soëlo-Sund zur Kontrolle und Verbesserung des navigatorischen Durchfahrtsbetriebes befand, beobachtete, daß östlich der russischen Zerstörer auch ein größerers Schiff stand, das er als Minenleger oder als Blockschiff ansprach, vermutlich zur Verblockung oder Verseuchung der Soëlo-Fahrrinne. Er nahm daraus Anlaß zu dem Antrag, die Südspitze Dagös bei Serro mit dem Landungskorps der S-Flottille zu besetzen, das in Kürze bei Pamerort verfügbar werden würde.

Um 8.20 Uhr ankerte „Emden", die sich möglichst nahe an die Untiefen herangelotet hatte, südlich von diesen. 9.25 Uhr kamen erneut zwei Zerstörer an der alten Stelle in Sicht, während sich sechs weitere hinter Pamerort Huk hielten. Auf das Feuer von „Emden" hin drehten die beiden Zerstörer sofort ab und hielten sich außerhalb der Schußweite des Kreuzers. Dieser verlegte nun den Ankerplatz östlicher in die Bucht hinein, wodurch die Entfernung zur Kassar-Wiek um 2 000 m verringert wurde; allerdings wurde nun der Einblick in die Kassar-Wiek durch Pamerort Huk verschlechtert, aber es sollte versucht werden, mit Hilfsbeobachtung von der am Tage zuvor bei Pamerort eingerichteten Signalstation aus zu schießen; zur Befehlsübermittlung wurde eine Fernsprechleitung von der Signalstation zu einem FT.-Logger in der Poka-Bucht gelegt.

Um 10 Uhr traf „B 98" mit der 4. Halbflottille bei „Emden" ein. Eine Besprechung des I. F. d. T. mit den Chefs der S-Flottille, der II. Torpedobootsflottille und der 13. Halbflottille zeigte Übereinstimmung in der Auffassung, daß ein Vorstoß der leichten Streitkräfte in die Kassar-Wiek zur Zeit noch verfrüht war; er mußte gleich beim Austritt aus dem Soëlo-Sund auf das überlegene Feuer der russischen Zerstörer und Kanonenboote treffen, da die Schußweite und das Kaliber von „Emden" nicht ausreichten, die Russen weit genug nach Osten zu drücken. Dazu war ein großes Schiff mit schwerem Kaliber zur Deckung bis weit in die Kassar-Wiek hinein nötig. Die Stationierung eines solchen Schiffes am Soëlo-Sund gab zudem die Möglichkeit, die ganze Südspitze Dagös artilleristisch so zu beherrschen, daß der Feind sich dort nicht wieder einnisten konnte. Auch schien es nicht richtig, die Russen durch einen vorzeitigen, nicht genügend gedeckten Vorstoß auf die Wichtigkeit der Soëlo-Sund-Passage für die deutsche Kriegführung aufmerksam zu machen; aus den Kursen der Zerstörer war zu ersehen, daß eine Minenverseuchung vor dem Ostausgang des Sundes noch nicht stattgefunden hatte, sie konnte aber jederzeit erfolgen, zumal offenbar ein größerer Minenleger bei der Hauptmacht der Zerstörer nördlich St. Johannis stand. Zudem ließ der starke Munitionsverbrauch der 13. Torpedoboots-Halbflottille vom Tage zuvor einen Einbruch in die Kassar-Wiek, bei dem es voraussichtlich zu lebhaften Gefechten kommen würde, vor Auffüllung der Munitionsbestände nicht ratsam erscheinen. Mit einem entsprechenden Lagebericht, den er mündlich ergänzen sollte, wurde der Chef der 13. Halbflottille, Kapitänleutnant Zander, zum Chef des Sonderverbandes nach der Tagga-Bucht entsandt, der die vorgetragenen Gesichtspunkte billigte und ein Schiff des IV. Geschwaders für den Morgen des 14. Oktober zusagte. Das Linienschiff sollte seine Stellung erst in der Morgendämmerung einnehmen, um überraschend eingreifen zu können.

Gegen 13 Uhr stieß in der Kassar-Wiek ein Kanonenboot, wahrscheinlich „Chiwinez", zu den Zerstörern und näherte sich dem Soëlo-Sund. „Emden" ging Anker auf und belegte es von 13.49 bis 13.55 Uhr mit mehreren deckenden Salven; der Gegner erwiderte mit einigen kurz 80 bis kurz 300 m liegenden Einzelschüssen, drehte mit hoher Fahrt ab und kam für „Emden" bald aus Sicht. Die Verbindung mit der Signalstation hatte versagt, die Fernsprechleitung war gestört. Erst später kamen durch FT. über das Werkstattschiff „Donau" die Beobachtungen der Signalstation, unter anderem die eines Treffers auf dem Kanonenboot. Bei zunehmender Dieſigkeit ging

„Emden" wieder südlich des Soëlo-Sundes zu Anker, um später den Ankerplatz für die Nacht wieder dicht unter die Küste bei Poka zu verlegen.

Während des Nachmittags ereignete sich nichts Besonderes, die S-Flottille arbeitete weiter an der Fahrwasserverbesserung des Soëlo-Sundes, die Russen blieben auf ihren Beobachtungsstellungen in der Kassar-Wiek. Die dem I. F. d. T. unterstellten Torpedoboote ankerten bei Poka dicht unter Land. Dabei geriet das Führerboot der 13. Torpedoboots-Halbflottille auf eine Untiefe und beschädigte sich die Steuerbordschraube so stark, daß es zur Reparatur nach Libau entlassen werden mußte. Der Halbflottillenchef setzte seinen Stander auf „S 61", die Halbflottille bestand nur noch aus vier gefechtsfähigen Booten.

Bei der russischen Leitung bestand Klarheit darüber, daß auf die Dauer ein Eindringen der deutschen Streitkräfte in die Kassar-Wiek durch die russischen Zerstörer nicht zu verhindern war. Hatte man es bisher versäumt, den Soëlo-Sund zu sperren, so mußte dies nunmehr beschleunigt geschehen. Der Dampfer „Latwija" sollte nachts im Ostausgang der Fahrrinne als Blockschiff versenkt und unmittelbar östlich davon eine Minensperre gelegt werden. Beides kam jedoch in der Nacht vom 13./14. Oktober nicht zur Durchführung. Russischen Nachrichten[1]) zufolge strandete „Latwija" auf einem Riff, bevor sie die Versenkungsstelle erreicht hatte, während die Besatzung des Minenlegers „Pripjetj", der die Sperre legen sollte, auf Veranlassung des Soldatenrates die Ausführung der Arbeit verweigerte.

In der Tagga-Bucht war im Laufe des Tages mit größter Tatkraft und Umsicht an dem Entladen der Transportflotte gearbeitet worden, obwohl das sehr schlechte Wetter — Wind SSW Stärke 6 bis 7 — die Arbeiten stark erschwerte.

Dem Chef des Sonderverbandes stellte sich am Abend des 13. Oktober die Gesamtlage wie folgt dar:

In der Kassar-Wiek entwickelten die Russen einen tatkräftigen, gut überlegten Widerstand. Am 13. Oktober war es ihnen gelungen, durch die Feuerüberlegenheit ihrer Kanonenboote und Zerstörer erneutes Eindringen und Fußfassen der deutschen Torpedoboote in diesem Gewässer zu verhindern; sie hatten ihre Streitkräfte dort wesentlich verstärkt und neben Kanonenbooten offenbar sämtliche Zerstörer zusammengezogen. Jederzeit stand ihnen die Möglichkeit offen, den Ostausgang des Soëlo-Sundes durch Blockschiffe und Minen zu sperren. Dies mußte unter allen Umständen verhindert werden, denn die Seeherrschaft in der Kassar-Wiek war für uns eine unbedingte Notwendigkeit, um von See her die linke Flanke der Abteilung Winterfeld wirksam unterstützen zu können, die bei Orissar in nicht ungefährlicher Lage war. Die bisher für die Kassar-Wiek bereitgestellten leichten Seestreitkräfte unter dem I. F. d. T. waren dazu zu schwach. Ihm waren bis zum nächsten Morgen noch die 3. Torpedoboots-Halbflottille der II. Flottille und zwei verfügbare Boote der 12. Torpedoboots-Halbflottille zuzuführen. Mit den gesamten Torpedobootskräften sollte er am 14. Oktober in die Kassar-Wiek eindringen, sie vom Feinde säubern und sich in ihr so weit östlich wie möglich behaupten. Zu seiner artilleristischen Unterstützung sollte „Kaiser" mit dem 2. Admiral des IV. Geschwaders an Bord am 14. morgens bei

[1]) „Marineakademie Leningrad 1928. Die Moon-Sund-Unternehmung 1917."

Hellwerden südwestlich des Soëlo-Sundes an geeigneter Stelle stehen und bis auf weiteres dort verbleiben. Um die schweren Schiffe der Russen aus dem Moon-Sund zu vertreiben, war ein Vorstoß der A-Boote der S-Flottille vorzubereiten; sie sollten nachts die auf Kuiwast-Reede östlich der Insel Moon zu Anker liegenden russischen Schiffe mit Torpedos angreifen. Für eine Unternehmung dieser Art waren die kleinen, wenig auffälligen Boote mit ihrer hohen Geschwindigkeit und mit Ölfeuerung, die ihnen rauchloses Fahren ermöglichte, besonders geeignet.

Die Landungstruppen waren im Laufe des Tages, ohne auf die Artillerie und die Kolonnen zu warten, überall weiter vorgedrungen, bei teilweise stärkerem, teilweise schwachem feindlichen Widerstand. Der andauernde Regen und die grundlosen Wege hatten allen Teilen, insbesondere den Radfahrabteilungen, stark zugesetzt. Das Inf. Rgt. 131, das auf Sworbe angesetzt war, gelangte bis zum Abend in die Gegend der Wurzel der Halbinsel, des sogenannten „Flaschenhalses". Das Rgt. 255 R. rückte bis Trasse vor, das Rgt. 138 bis Putla, Rgt. 17 bis Mustla. Das I. Radfahr-Bataillon war südwärts vorgedrungen und hatte die südliche Rückzugsstraße der Russen Arensburg—Orissar bei Kölljall erreicht, am Nachmittag aber wegen starken Widerstandes 2 km nach Norden ausweichen müssen. Das IV. und V. Radfahr-Bataillon strebten auf grundlosen Wegen und ohne Fühlung mit dem Feind im nördlichen Teil der Insel ostwärts weiter. Schwierig war die Lage bei Orissar. Zwar hatte die Abteilung Winterfeld die ganze Sturmkompanie 18 herangezogen, mußte aber eine weitausgedehnte Stellung in großem Bogen von Masik über Saikla—südlich Thomel—Neuenhof—Wurzel des Orissar-Damms in schweren Kämpfen gegen die in Richtung auf den Damm zurückflutenden russischen Truppen halten. Gegen die deutsche Brückenkopfstellung unmittelbar an der Wurzel des Damms entwickelte sich abends ein mehrstündiges, hartnäckiges Nachtgefecht, in das auch russische Truppen von Moon her über den Damm eingriffen. Als nun auch die Munition anfing knapp zu werden, mußte Hauptmann v. Winterfeld die Stellung am Damm aufgeben, sich, ohne vom Feind gedrängt zu werden, auf Orissar zurückziehen und sich auf das Halten der Stellung Orissar—Masik—Saikla—Thomel beschränken.

Über diese Vorgänge war der Kommandeur der 42. Inf. Div., Generalleutnant v. Estorff, nur ganz allgemein durch Fliegermeldungen unterrichtet, aber er war sich klar darüber, daß die Lage bei Orissar kritisch war. Am späten Abend brachte ihm eine Patrouille, die bis Arensburg gelangt war und die Stadt von russischen Truppen so gut wie verlassen vorgefunden hatte, die Meldung, daß nach Angabe des gefangengenommenen Kommandanten von Arensburg bereits am Abend des 12. Oktober die Stäbe und 10- bis 12 000 Mann nach Orissar abmarschiert waren, um über Moon das Festland zu gewinnen; andere seien nach Sworbe aufgebrochen, um auf Schiffen zu entkommen. Die Lage für die kleine Truppenabteilung bei Orissar konnte somit ungemein kritisch werden. General v. Estorff befahl daher seiner Division, den Vormarsch auf Orissar noch in der Nacht fortzusetzen, obwohl die Truppen eben erst nach großen Anstrengungen zur Ruhe gekommen waren.

Die Flugzeugaufklärung hatte trotz des schlechten Wetters am 13. Oktober gut gearbeitet und wesentlich dazu beigetragen, ein klares Bild der Lage zu verschaffen. Mehrere Meldungen besagten, daß in Arensburg und bei Zerel größere Brände

wüteten. Die Schlußfolgerung lag nahe, daß die Russen angesichts des raschen Vordringens der Landungstruppen begannen, Zerel und Arensburg zu räumen und sich über das Wasser zurückzuziehen. Der B. d. A. d. O., der weiteren guten Fortschritt der Minenräumarbeiten in der Irbenstraße gemeldet hatte, erhielt daher noch am Abend des 13. Oktober den Befehl, mit seinen Streitkräften den Durchbruch nach Arensburg baldigst zu versuchen; die II. Minensuchflottille und die Sperrbrechergruppe würden sobald als möglich geschickt werden, „König" und „Kronprinz" mit der 15. Torpedoboots-Halbflottille nach Brennstoffergänzung am 15. Oktober folgen.

Sicherung der Tagga-Bucht vom 14. bis 17. Oktober

War die Sicherung der Tagga-Bucht bis zum 13. abends vom Sonderverband unmittelbar geleitet worden, so wurde sie jetzt dem Führer der II. Aufklärungsgruppe übertragen. Die hieraus sich ergebenden Aufgaben und ihre Lösung werden nachstehend für den Zeitraum bis zum 17. Oktober abends behandelt.

Es handelte sich im einzelnen um folgendes:

1. Dauerndes Freihalten der Zugangswege zur Tagga-Bucht von Minen durch Nachprüfen der festgelegten Fahrtstraßen.
2. Kontrolle des gesamten Seegebietes nördlich der Tagga-Bucht innerhalb des Bereichs der durch die S-Flottille ausgeübten U-Bootssicherung auf Minen durch Stichproben.
3. Tägliches Nachprüfen der richtigen Lage der Feuerschiffe „Epsilon" bis „Delta" und, wenn nötig, ihre Verlegung auf die richtigen Standorte.
   (Da die Fischdampfer bei unruhigem Wetter leicht vor Anker trieben, erwies sich diese Maßnahme für die sichere Durchfahrt durch das Sperrgebiet als besonders notwendig.)
4. Beaufsichtigen des U-Bootssicherungsdienstes der S-Flottille vor der Tagga-Bucht.
5. Regelung des gesamten Schiffsverkehrs in und vor der Tagga-Bucht, des Abmarsches der Transportschiffe und ihrer Marschsicherung.

Für diese Aufgaben wurden dem Führer der II. A. G. außer seinen Kreuzern und „Danzig" noch unterstellt:

a) Die 4. Minensuch-Halbflottille, bestehend aus dem Führerboot „T 104" und 7 Suchbooten.
b) Die im U-Bootssicherungsdienst der Tagga-Bucht verwendeten Teile der S-Flottille.
c) Die in der Tagga-Bucht stationierten Torpedoboote.

Den Sperrdurchfahrtsbetrieb an den Sperrlücken der Netzsperre leitete bis zum 14. Oktober morgens „Kaiser", nach dessen Verlegung an den Westausgang des Soëlo-Sundes „Prinzregent Luitpold".

Der Zugangsweg zur Tagga-Bucht über die Feuerschiffe „Epsilon" bis „Delta" und Punkt „Weiß" konnte am 13. abends als in genügender Breite minensicher hergerichtet angesehen werden. Von Punkt „Weiß" bis zu den Sperrlücken war er mit

Bojen bezeichnet; dieser Teil bedurfte dauernder genauer Nachprüfung, weil er einen tatkräftigen Gegner zu erneuter Verseuchung einlud.

In dem übrigen Seegebiet vor der Tagga-Bucht waren für die Bewegungen der Seestreitkräfte, namentlich nach dem Soëlo-Sund hin, bereits am 12. und 13. Oktober minenfreie Wege und Räume abgesucht worden. Der Führer der II. A. G. erhielt den Auftrag, diese in den folgenden Tagen zu erweitern.

Für den Fall einer neuen Verseuchung der Anmarschstraße bestand die Gefahr, daß der Verkehr zur Tagga-Bucht ins Stocken kam, solange nur ein einziger minenfreier Anmarschweg bestand. Der Sonderverband hatte daher bereits angeordnet, daß eine Minensuch-Halbflottille auf dem Rückmarsch nach Windau einen zweiten Zugang zur Tagga-Bucht schaffen sollte, der nördlich der Sperrlücken der Netzsperre unmittelbar zum Feuerschiff „Gamma" führte. Er wurde am 14. Oktober hergestellt.

In der Nacht vom 13./14 Oktober wurde bei Südsüdwestwind der Seegang so stark, daß die Fahrzeuge der S-Flottille in der Horchlinie vor den Ankern trieben. Sie suchten daher Schutz unter der Küste. Als am 14. Oktober bei Tagesanbruch die erste Gruppe der 2. S-Halbflottille sammelte, um die Stellungen in der Horchlinie wieder einzunehmen, sichtete das Suchboot Nr. 42, der Fischdampfer „Altair", 7 Uhr morgens an Backbord voraus in 100 m Abstand einen Oberflächenstand. Er gab den übrigen Booten der Gruppe das Signal zum Stoppen, um selbst die Mine abzuschießen. Während er hiermit beschäftigt war, erfolgten kurz nacheinander unter dem Dampfer zwei Minendetonationen. Um 7.18 Uhr sank „Altair" unweit der Stelle, an der am 12. Oktober „Großer Kurfürst" auf eine Mine gelaufen war. 10 Mann der Besatzung fielen, 24 wurden gerettet. Seit dem gleichen Vormittag wurde das Suchboot Nr. 52, der Fischdampfer „Delphin", von der zweiten Gruppe der 2. S-Halbflottille vermißt. Diese Gruppe gehörte zur Horchlinie, die von Punkt F nach Punkt R auslag. Trotz eingehender Nachforschungen wurde keine Spur von dem vermißten Fahrzeug gefunden. Es mußte verlorengegeben werden. Sein Schicksal ist zweifelhaft: es kann auf eine verankerte Mine geraten sein, es liegt aber auch die Möglichkeit vor, daß es in der Dunkelheit von einer treibenden Mine vernichtet worden ist. Denn in den Schlechtwettertagen vom 13. bis 18. Oktober sind viele treibende, nicht entschärfte Minen in dem Seegebiet vor der Tagga-Bucht angetroffen und abgeschossen worden. Aus den Bewegungen der Fahrzeuge der S-Flottille in der Sicherung wurde darauf geschlossen, daß „Delphin" mit hoher Wahrscheinlichkeit nördlich Punkt „Weiß" gesunken ist. Wahrscheinlich sind beide Fahrzeuge der gleichen Minensperre zum Opfer gefallen, auf der „Bayern" und „Großer Kurfürst" havariert worden sind.

Auch die vierte Gruppe der 1. S-Halbflottille gab ihre Stellung in der Horchlinie am Abend des 13. Oktober auf und ankerte bei Südsüdwestwind Stärke 6 nachts nördlich Kap Hundsort. Um 9.15 Uhr am 14. verließ sie den Ankerplatz und steuerte mit Kurs 48° rw. nach Punkt „Weiß", um die Horchstellungen wieder einzunehmen. Um 9.50 sichtete das Führerboot der Gruppe, „Glücksburg", nordöstlich Hundsort acht Oberflächenstände, die in der Richtung NO/SW lagen. Es waren die gleichen kleinen zylindrischen Minen mit drei Bleikappen, wie sie in der „Corsica"-Sperre festgestellt worden waren. Der Vorfall war eigenartig, denn kaum 1½ Stunden vorher

war die 8. Minensuch-Halbflottille mit ausgebrachtem Gerät in 600 m Suchbreite 0,6 sm südlich dieser Stelle vorbeigefahren, ohne Minen zu finden oder die Oberflächenstände zu sichten. Vielleicht ist er so zu erklären, daß die dicht unter der Wasseroberfläche stehenden Minen durch rasches Absinken des Wassers nach Windstau plötzlich an die Oberfläche gekommen sind.

Jedenfalls war aus diesen Ereignissen zu erkennen, daß das Seegebiet nördlich der Tagga-Bucht noch keineswegs minenfrei war.

Als erstes am 15. Oktober prüfte die 4. Minensuch-Halbflottille den minenfreien Weg von der Netzsperre über „Weiß" und „Delta" bis „Gamma" nach, ohne Minen zu finden. Dagegen stieß die Halbflottille bei der Rückkehr von „Gamma" nördlich Hundsort noch auf eine Reihe der bekannten zylindrischen Minen mit drei Bleikappen, die wohl zu den westlichsten Teilen der vor der Tagga-Bucht gelegten russischen Sperren gehörten. Zwölf Minen wurden durch das Suchgerät abgerissen. Danach war der 4. Minensuch-Halbflottille aufgegeben, bis zum 16. abends einen minenfreien Weg von der Netzsperre bis nach Kap Toffri zu bahnen, weil inzwischen die Besetzung der Insel Dagö neu in die Operationsaufgaben aufgenommen worden war und hierzu die Landung von Truppen bei Serro erforderlich wurde. Sowohl minenfreie Anmarschwege wie Ankerplätze für die Transportdampfer waren zu schaffen. Die Arbeit wurde im Laufe des Nachmittags am 16. Oktober beendet, Minen wurden dabei nicht gefunden. Um 14 Uhr geriet bei der Schwenkung auf Gegenkurs mit Suchgerät an der 10-m-Grenze vor Kap Toffri „T 56" auf Steine. Der Meeresboden war hier sehr unrein und dicht mit großen hohen Steinen besät. Vergeblich versuchte das Führerboot „T 104" es mit Schlepperhilfe am 16. und 17. Oktober abzubringen; durch die See wurde „T 56" am 17. auf den Strand geworfen und mußte aufgegeben werden.

Während des Vormarsches der Landungstruppen auf Ösel erwiesen sich die Wege als derart vernachlässigt und grundlos, daß der rechtzeitige Nachschub des schweren Heeresgutes unmöglich wurde. Das XXIII. R. K. verlangte daher eine Änderung der bisherigen Anordnung, die die Entladung der gesamten I. Staffel in der Tagga-Bucht vorsah. Es wurde dahin entschieden, daß in der Tagga-Bucht nur noch das unbedingt Notwendige ausgeschifft, alles übrige über See nach Arensburg geschafft und dort ausgeladen werden sollte. Eine nicht unbeträchtliche Gefährdung des auf den Dampfern befindlichen Massengutes auf der Fahrt von der Tagga-Bucht nach Arensburg durch Minen und U-Boote war unvermeidlich und mußte in den Kauf genommen werden. Dem Sonderverband brachte diese Änderung den Vorteil, daß die Zeit der Entladung in der Tagga-Bucht wesentlich abgekürzt wurde. Bereits am 15. Oktober um 16 Uhr konnte der Führer der II. Aufklärungsgruppe den ersten Abtransport in Stärke von 7 Dampfern in Begleitung von „Frankfurt" und 4 Torpedobooten in Marsch setzen. Die II. Minenräumdivision wurde dadurch bei den Ausschiffungsarbeiten frei und konnte vom 16. Oktober morgens ab wieder in den Such- und Räumdienst eingereiht werden. Die 1. Halbdivision wurde dem I. F. d. T. für die Kassar-Wiek, die 2. Halbdivision dem Führer der II. A. G. zugeteilt. Von den sieben zurückkehrenden Transportdampfern waren vier der größten in den drei abgelaufenen Tagen völlig entladen worden; der Chef des Sonderverbandes hob dies in seinem

Kriegstagebuch als besonders anerkennenswerte Leistung des Führers der Transportflotte und der beteiligten Offiziere und Mannschaften hervor.

Der Führer der II. A. G. stellte der 2. Halbdivision drei Aufgaben:

1. Nachprüfen des Auslaufweges aus der Tagga-Bucht über Punkt „Weiß", Feuerschiffe „Gamma", „Beta", „Delta", „Epsilon", „Alpha" in möglichst großer Breite, wobei die Lage der Feuerschiffe zu kontrollieren war.

2. Feststellen der infolge des Untergangs von „Altair" und „Delphin" vermuteten Minensperre.

3. Endgültiges Herstellen eines minenfreien Weges von 1 sm Breite von der Netzsperre unmittelbar nach Feuerschiff „Gamma"; die bisherigen Sucharbeiten hatten nicht genügt, um diese Strecke einwandfrei befahrbar zu machen.

Die 2. Halbdivision erledigte die Aufgabe 1 bis zum Abend des 16. Oktober; sie suchte einen Streifen von 150 m Breite bis zum Feuerschiff „Alpha" ab, ohne Minen zu finden.

Am 17. Oktober arbeitete sie an der Aufgabe 3. Hierbei wurde festgestellt, daß die Fahrwasserbojen zwischen Netzsperre und Punkt „Weiß" teilweise nach Osten vertrieben waren. Der Weg wurde auf 1000 m verbreitert, die Fahrwasserbojen neu ausgelegt. Auch hier wurden Minen nicht gefunden.

Darauf suchte die 2. Halbdivision nach der vermuteten Sperre nördlich Punkt „Weiß". Diese Arbeit mußte jedoch um 13 Uhr wegen plötzlich aufkommenden schlechten Wetters abgebrochen werden.

Am gleichen Nachmittag hatte die 4. Minensuch-Halbflottille den Auftrag, den minenfreien Weg von Punkt „Weiß" bis Feuerschiff „Epsilon" nochmals nachzuprüfen, weil mit Beginn der Dunkelheit eine Gruppe der Transportflotte auf diesem Wege nach Libau gehen sollte. Infolge grober See bei Südsüdostwind 6 bis 7 konnte nur von „Weiß" bis „Gamma" gesucht werden; Minen wurden nicht gefunden. Das Ergebnis wurde durch Scheinwerfer dem Führer der II. A. G. gemeldet, da die Transportdampfer vorher nicht auslaufen durften. Dieser ließ um 16 Uhr die zweite Abteilung der Transportflotte in Stärke von 10 Dampfern einschließlich einiger Kohlendampfer unter der Führung von „Karlsruhe", begleitet von 7 Torpedobooten, in See gehen; die Überfahrt erfolgte ohne besondere Vorkommnisse. Damit hatte der größte Teil der Transportflotte die Tagga-Bucht verlassen. Es blieben 4 Dampfer, 5 Schlepper und einige Leichter zurück, die für die Überführung von Truppen von Pamerort nach Serro gebraucht wurden. Am 17. Oktober abends erhielt der Führer der II. A. G. Befehle des Sonderverbandes für eine „Nordunternehmung", die später zu besprechen sein wird. Hieraus erwuchs für die Such- und Räumverbände des Führers der II. A. G. eine Reihe neuer Aufgaben.

Der 4. Operationstag (14. Oktober)
Am Soëlo-Sund und in der Kassar-Wiek

Um 6 Uhr morgens verlegte „Emden" den Ankerplatz auf die Tagstellung vom 13. Oktober, um den Soëlo-Sund und seinen Ostausgang zu beherrschen. Bald darauf kam „Kaiser", geleitet von „V 46" und „S 50" von der Tagga-Bucht und ging zunächst bei Kap Pank zu Anker; er sollte erst unmittelbar vor dem geplanten Einbruch der Torpedoboote in die Kassar-Wiek in Erscheinung treten, um das Feuer überraschend für die Russen zu eröffnen. Auch mußte der Weg zu der für ihn bestimmten Stellung noch auf Untiefen und Minen nachgeprüft werden. Der I. F. d. T. benutzte den Vormittag, um die Unternehmung eingehend mit den Chefs der S-Flottille, der II. Torpedobootsflottille und der beteiligten Halbflottillen zu besprechen. Nach Durchsteuerung des Soëlo-Sundes sollte der Einbruch in vier Gruppen erfolgen und zur Säuberung der Kassar-Wiek bis zur Westgrenze des Moon-Sundes vorgetragen werden; unmittelbar hinter den Torpedobooten hatten die sechs A-Boote unter Führung des Chefs der S-Flottille auf „T 144" zu folgen und in den Kleinen Sund einzulaufen zur Unterstützung der bei Orissar kämpfenden Abteilung Winterfeld. Der I. F. d. T. schiffte sich zur Leitung des Unternehmens auf „V 100" ein. Einem dem Chef der S-Flottille mündlich erteilten Befehl des Chefs des Sonderverbandes zufolge war das Landungskorps der S-Flottille im Laufe des Tages von Pamerort nach der Südspitze von Dagö zu überführen, um dort im Raume von Serro einen Brückenkopf zu bilden, von dem aus der Soëlo-Sund aus nächster Nähe zu beherrschen und ein etwaiges erneutes Festsetzen russischer Truppen in dieser Gegend zu verhindern war. Es wurde bestimmt, daß das Landungskorps unmittelbar nach der Durchfahrt der Flottille durch den Soëlo-Sund landen sollte, artilleristische Unterstützung durch „Emden". Die Einschiffung des Landungskorps in Pamerort verzögerte sich bis in den Nachmittag, sodaß die Landung bei Serro nicht mehr vor Dunkelheit erfolgen konnte und bis zum nächsten Morgen verschoben wurde.

Um 7 Uhr am 14. Oktober kamen in der Kassar-Wiek vier russische Zerstörer („Pobjeditel", „Sabijaka", „Grom" und „Konstantin") in Sicht, die als Bewachung vor dem Ostausgang des Soëlo-Sundes patrouillierten, sich aber außerhalb der Schußweite von „Emden" hielten; später ankerten sie in Dwarslinie.

Um 11.45 Uhr ankerte „Kaiser" an der vorgesehenen Stelle südwestlich des Soëlo-Sundes und eröffnete das Feuer mit der schweren Artillerie auf 192 hm Entfernung, das bereits mit der zweiten Salve deckend zwischen den russischen Zerstörern lag; sie lichteten beschleunigt Anker und liefen mit hoher Fahrt nach Osten ab. Einem russischen Bericht[1]) zufolge traf eine Granate der zweiten Salve die Steuerbordmaschine des „Grom" und schlug durch, ohne zu krepieren. Beide Maschinen

[1]) Wenn im folgenden von russischen Angaben oder Berichten die Rede ist, so entstammen sie dem Buch „Marine-Akademie Leningrad 1928. Die Moon-Sund-Unternehmungen 1917" Dessen ausführliche Angaben stimmen im allgemeinen mit den wesentlich kürzeren von H. Graf „The Russian navy in war and revolution" überein.

seien unklar und das Boot manövrierunfähig geworden. Letzteres kann zu dieser Zeit noch nicht eingetreten sein, da sowohl „Kaiser" wie die den Soëlo-Sund passierenden Torpedoboote aller vier Zerstörer mit hoher Fahrt ablaufen sahen und „Grom" auch noch während des späteren Gefechts bewegungsfähig gesehen und von der Gruppe „V 100" unter Feuer genommen wurde. Hierbei will „V 100" einen Treffer auf „Grom" erreicht haben, dem dann in Ergänzung des „Kaiser"-Treffers das endgültige Außergefechtsetzen des Zerstörers zuzuschreiben sein könnte.

Als die Zerstörer um 12.08 Uhr aus dem Schußbereich nach Osten herausgelaufen waren, stellte „Kaiser" das Feuer ein. Unterdessen traten die Torpedoboote den Durchmarsch durch die Soëlo-Rinne an; „T 55" und „T 62" fuhren voraus. Das noch in der schmalen Rinne ausgebrachte Suchgerät schlippte um 12.50 Uhr aus, „G 101", das als zweites Boot der Linie fuhr, kam infolge des starken Querstroms und der geringen Fahrt bei Tonne B fest, „V 46" und ein A-Boot wurden zum Abschleppen zurückgelassen. „S 50" war vor Beginn der Fahrt wegen einer Maschinenhavarie ausgefallen, so blieben dem I. F. d. T. noch 13 Boote für den Vorstoß. Die Minensuchrotte kam nur langsam vorwärts, es bestand die Gefahr, daß noch weitere Torpedoboote in dem schmalen Fahrwasser bei Querwind und -strom festkommen würden; der I. F. d. T., der mit „V 100" an fünfter Stelle fuhr, entschloß sich daher — ähnlich wie Vizeadmiral Ehrhard Schmidt in der Nacht vom 12./13. Oktober —, auf Minensicherung zu verzichten, hißte das Signal: „Durchhalten. Große Fahrt" und lief an der Minensuchrotte vorbei. Diese erhielt den Befehl, vor dem Ostausgang der Fahrrinne zu bleiben und dieses Gebiet auf Minen abzusuchen.

Um 13.20 Uhr hatte das letzte Torpedoboot der Linie die enge Rinne durchlaufen, und der Vorstoß wurde nun in vier Gruppen auf Kurs Ostnordost mit 17 sm angesetzt, höhere Fahrt ließen die geringen Wassertiefen nicht zu. In der südlichsten Gruppe fuhren unter Korvettenkapitän Heinecke „B 98", „G 103", „G 104"; daneben „V 100" und „B 111" unter dem I. F. d. T.; demnächst „B 109", „B 97", „B 110" und „B 112;" als nördlichste Gruppe die 13. Halbflottille unter Kapitänleutnant Zander, „S 61", „S 64", „S 63", und „S 74". Kurz zuvor waren die vier russischen Zerstörer voraus in Sicht gekommen. Sie eröffneten 13.21 Uhr auf sehr große Entfernung, 100 bis 110 hm, das Feuer, das kurz lag, drehten ab und liefen in breiter Formation auf die Moon-Sund-Rinne zu. Die Gruppenkolonnen des Kommodore Heinrich entwickelten sich rasch und entsprechend der Gefechtslage in guter Linienpeilung fast ohne Signalbefehle, es entspann sich ein Verfolgungsgefecht auf etwa 95 hm Entfernung, die sich wenig veränderte; nur die Buggeschütze konnten feuern. Der Zerstörer „Grom", auf dem „V 100" einen Treffer erzielt zu haben glaubte, zog sich allmählich nach dem Südflügel der russischen Dwarslinie. Erst um 13.45 Uhr, als aus dem Moon-Sund das Panzerkanonenboot „Chrabryj" sich zu den Zerstörern gesellte und noch ein weiteres, anscheinend „Chiwinez", aus dem Nord-Moon-Sund herankam, stellten sich die Zerstörer wieder und hielten sich mit nördlichen und südlichen Kursen vor der Moon-Sund-Rinne, offenbar um den havarierten „Grom" zu decken. Um alle Geschütze zum Tragen zu bringen, folgte der I. F. d. T. mit gruppenweisen Wendungen, suchte dann aber starke Annäherung; die geringste

Entfernung war 70 hm. Die 13. Halbflottille, die inzwischen die Nordostecke der Kassar-Wiek aufgeklärt und den Nord-Moon-Sund darauf eingesehen hatte, ob dort Schiffe lagen, deren Flankenfeuer zu erwarten war, sollte nun scharf auf den nördlichen Flügel des Feindes drücken. Der Gegner hielt nicht stand und zog sich um 14.15 Uhr in den Moon-Sund zurück, die Kassar-Wiek preisgebend, obwohl inzwischen sieben weitere Zerstörer aus dem Moon-Sund herangeschlossen hatten. „Chrabryj" war es gelungen, „Grom" in Schlepp zu nehmen; als aber die russischen Zerstörer bei ihrem Rückzug mit hoher Fahrt vorbeiliefen, brach die Schleppleine. Ein neuer Versuch, „Grom" in Schlepp zu nehmen, mißlang, der größte Teil der Besatzung sprang auf das Kanonenboot hinüber, das den übrigen Zerstörern nacheilte. Als die Gruppe Heinecke die Höhe von „Grom" erreicht hatte, ging „B 98" bei diesem längsseit, besetzte ihn, heißte die deutsche Kriegsflagge über der russischen und nahm ihn in Schlepp; fünf Mann wurden gefangengenommen. „G 103" und „G 104" deckten das Manöver durch einen Rauchschleier, da russische Geschoßaufschläge um „B 98" und „Grom" lagen. Um 14.40 Uhr sammelte der I. F. d. T. seine Boote, mit Ausnahme der bei „Grom" beschäftigten, östlich dieses Rauchschleiers und stand in Gefechtsformation vor dem Eingang zum Moon-Sund auf und ab, den Gegner in Südost in Sicht, aber außer Schußweite. Um 15.35 Uhr eröffnete der Feind wiederum das Feuer; es waren Aufschläge schweren Kalibers darunter, die zum Teil gut zwischen den Booten lagen. Von diesen aus war der Feind nur schlecht auszumachen, denn es war dieſig geworden; bis zu 13 Einheiten — Zerstörer, Kanonenboot und wahrscheinlich ein Kreuzer — waren zeitweise zu zählen. 15.45 Uhr stellte der Feind das Feuer ein; die einsetzende Dämmerung ließ ihn dann nicht mehr in Sicht kommen.

Um 15.10 Uhr war „Grom" in Schlepp von „B 98" gekentert; die Wrackstelle lag St. Johanniskirche in 191° 3,6 sm ab, das Wrack gut sichtbar aus dem Wasser herausragend.

Während des Gefechts der Torpedoboote war der Chef der S-Flottille mit „T 144" und den sechs A-Booten planmäßig in den Kleinen Sund eingelaufen, ohne zunächst Fühlung mit der Abteilung Winterfeld bekommen zu können; ein Verbindungsoffizier wurde abgeschickt, um sie zu suchen und ihr mitzuteilen, daß die 65. Inf. Brig. zu ihrer Unterstützung im Anmarsch sei. Von den A-Booten aus war hin und her flutender Personenverkehr auf dem Steindamm Orissar—Moon zu beobachten, es war aber nicht auszumachen, ob eigener oder feindlicher; infolgedessen mußte die Beschießung des Damms zunächst unterbleiben. Gegen 16.30 Uhr war die Verbindung mit der Abteilung Winterfeld hergestellt; sie erbat Beschießung des Steindamms und der beiden Brückenköpfe an den Dammwurzeln auf Moon und Ösel, die beide in Feindeshand waren; weiter erbat sie Munitionsnachfuhr für die leichte Haubitzbatterie, die nur noch 100 Schuß Munition hatte, und Nachschub an Lebensmitteln. Die Munitions- und Lebensmittelzufuhr wurde von Fregattenkapitän v. Rosenberg zugesagt, für die Beschießung war es inzwischen zu dunkel geworden. Er begab sich danach mit „T 144" zum I. F. d. T., um diesem Bericht zu erstatten. Dabei wurde die vom Sonderverband gegen den Moon-Sund angeordnete Nachtangriffsunternehmung der A-Boote erörtert. Es bestand einheitliche Auffassung dar-

über, sie zunächst zurückzustellen, erstens weil die Boote keine Torpedos an Bord hatten — die Bereitstellung war „Emden" bereits aufgetragen — und die Kommandanten im Nachtangriff nicht geschult waren, zweitens weil mit der schwachen Artillerie der A-Boote allein gegen Streitkräfte im Moon-Sund nichts auszurichten war, drittens weil bei der augenblicklichen Lage im Raum von Orissar die Unterstützung der Armee an erster Stelle stehen und die A-Boote hierfür bereit bleiben mußten.

Die Taggefechte in der Kassar-Wiek hatten hier die Seeherrschaft gebracht; die Gefahr, die der Abteilung Winterfeld von der Seeseite her drohte, war gebannt. Um diesen Erfolg unter allen Umständen zu sichern, schlug Fregattenkapitän v. Rosenberg vor, die Kassar-Wiek westlich ihres Ausgangs zum Moon-Sund auch während der Nacht durch Torpedoboote bewachen zu lassen. Kommodore Heinrich, der aus einer auf „Grom" erbeuteten Seekarte ersehen hatte, daß die Kassar-Wiek frei von Minen war, glaubte die Initiative der Russen zu jeder Tätigkeit in der Kassar-Wiek gebrochen und hielt eine derartig weit vorgeschobene Sicherung nicht für erforderlich. Er ankerte kurz vor Dunkelwerden mit der II. Torpedobootsflottille und der 13. Halbflottille in der westlichen Kassar-Wiek unter Land vor Kap Fekkerort, „T 144" und die A-Boote westlich davon. Zwei Boote der 13. Halbflottille ankerten von 20 Uhr bis zum nächsten Morgen 5 Uhr östlich des Ostausgangs des Soëlo-Sundes zu dessen Sicherung gegen Minenunternehmungen. Die übrigen Boote blieben in sofortiger Bereitschaft, besondere Aufmerksamkeit auf Schnellboote war ihnen befohlen. Um 19.15 Uhr war „G 101", das im Laufe des Nachmittags freigekommen war, wieder zur Flottille gestoßen; seine Schrauben waren stark verbogen, so daß das Boot infolge übermäßiger Erschütterungen nicht gefechtsbereit war. Zusammen mit „G 103", das durch einen Treffer dicht neben dem Heck Verbeulungen und erhebliche Leckagen erlitten hatte, wurde es zur Wiederherstellung auf die Werft nach Libau entlassen, nachdem beide Boote ihre Munition an andere Boote abgegeben hatten.

Trotz des FT.-Befehls des Flottenchefs, Admiral Raswosoff, die Kassar-Wiek um jeden Preis zu halten, hatte der Führer der russischen Torbedobootsstreitkräfte, Konteradmiral Stark, sich mit seinen Fahrzeugen in den Moon-Sund zurückgezogen und nur eine schwache Bewachung bei der Kassar-Boje zurückgelassen. Um dem Gegner den Besitz der Kassar-Wiek zu verleiden, ordnete Admiral Bachireff, der Befehlshaber der russischen Seestreitkräfte im Rigaischen Meerbusen, an, das in der vergangenen Nacht mißglückte Minenunternehmen erneut zu versuchen. Zuverlässige Leute der Flottille wurden auf den Minenleger „Pripjetj" und einige Minenmotorboote gegeben, unter deren Einfluß die Besatzungen sich mit der Unternehmung einverstanden erklärten. Dem russischen Bericht zufolge legten sie in der Nacht vom 14./15. Oktober auf dem Längengrad von Pawasterort ohne Störung durch den Feind eine Minensperre (Winkelsperre).

Bei Zerel

Am Morgen des 14. Oktober ging von Land die Meldung beim Sonderverband ein, Inf. Rgt. 131 sei bis zum Flaschenhals vorgedrungen und erbitte die planmäßig vorgesehene Beschießung Zerels; der Regimentskommandeur habe einen Parlamentär mit der Aufforderung zur Übergabe nach Sworbe geschickt.

Die für die Beschießung bestimmten drei Schiffe des IV. Geschwaders, „Friedrich der Große", „König Albert" und „Kaiserin", gingen mit sechs Booten der IV. und VI. Torpedobootsflottille als U-Bootssicherung um 9.10 Uhr Anker auf; bei beschleunigter Fahrt konnten sie um 15 Uhr mit der Beschießung beginnen.

Für diese Unternehmung war folgender Plan mit dem XXIII. R. K. vereinbart:

1. Um das Vorgehen der Truppen gegen Sworbe und auf der Halbinsel zu erleichtern, sollten Geländepunkte nach Auswahl des Führers der Truppen mit dem Feuer der Schiffe belegt werden. Hierfür kam zunächst die Gegend des Flaschenhalses westlich Kap Merris und Ansekül, die durch Befestigungsanlagen gesperrt war, in Betracht, ferner besetzte Ortschaften u. dgl. Es wurde weniger auf Sturmreifmachen als vielmehr auf die moralische Wirkung der Schiffsartillerie gerechnet.
2. Weiter war auf Anforderung des Truppenführers die schwere Batterie von Zerel zu beschießen, um deren Feuer — sie hatte 360° Bestreichungswinkel — nötigenfalls von der angreifenden Infanterie abzulenken.

Der erste Teil der Aufgabe fiel „Friedrich der Große" zu. Das Schiff sollte so nahe wie möglich an den Flaschenhals herangehen, um die Beschießung der russischen Verteidigungsstellungen möglichst wirksam zu gestalten und um die Verbindung mit den vorgehenden Truppen herzustellen. Wenn möglich, sollten der Anmarschweg zur Bombardementsstellung und diese selbst am Tage vorher durch zwei Torpedoboote abgesucht, ausgelotet und ausgebojt werden.

Der zweite Teil der Aufgabe war von „König Albert" und „Kaiserin" zu erledigen. Sie hatten gleichzeitig die Batterie Zerel und deren Beobachtungs- und Feuerleitturm unter Feuer zu nehmen und dazu getrennt aus nordwestlicher Richtung vorzugehen. Die Trennung machte die Schiffe beweglicher und erschwerte der Batterie das Feuer. Das Operationsgebiet wurde in zwei Teile zerlegt, der östliche „König Albert", der westliche „Kaiserin" zugewiesen. Die sechs Torpedoboote, denen auf dem Anmarsch die U-Bootssicherung, im Beschießungsgebiet die Minensicherung und etwaiges Einnebeln zufiel, waren rottenweise auf die Linienschiffe verteilt.

Um 10.30 Uhr schickte der Geschwaderchef „T 170" und „T 169" voraus, um den Schießplatz für „Friedrich der Große" vorzubereiten. Beim Suchmarsch entstanden Verzögerungen durch Ausschlippen des Geräts infolge Grundberührung; die Boote konnten daher ihren Auftrag nicht zu Ende durchführen, liefen zurück und setzten sich um 14.20 Uhr mit ausgebrachtem Gerät vor das anmarschierende Flaggschiff. Dieses ankerte für etwa eine Stunde auf dem vorgesehenen Schießplatz in Erwartung der planmäßigen Anforderung durch die Truppe oder des Feuereröffnens der Batterie Zerel.

„König Albert" und „Kaiserin" waren um 13.50 Uhr zur Einnahme ihrer Stellungen detachiert und ihnen anheimgestellt worden, zu ankern. Um volle Bewegungsfreiheit zu behalten, zog es „König Albert" vor, sich in Fahrt auf der Stelle zu halten.

Die von den Schiffen im Beschießungsgebiet gesteuerten Kurse führten weit in den Feuerbereich der Batterie Zerel hinein. Die beigegebenen Torpedoboote suchten die Beschießungsplätze auf Minen ab und wurden zur U-Bootssicherung verwandt. „T 170" und „T 169" befanden sich bei leichter Unsichtigkeit um 16.05 Uhr auf dem Suchmarsch mit westlichem Kurs, als es schnell aufklarte und die Zerel-Batterie das Feuer gegen sie eröffnete. Der Halbflottillenchef auf „T 170" drehte nach Norden ab und ließ, als er fünf Minuten später den Befehl erhielt, an „Friedrich der Große" heranzuschließen, das Gerät aufnehmen. „König Albert" stand zu dieser Zeit bei seiner Platzboje in der Nähe der beiden Torpedoboote, „Kaiserin" nördlich davon. Beide Linienschiffe erwiderten alsbald das Feuer. „Friedrich der Große" ging sofort Anker auf und schloß heran, da er für seine eigentliche Aufgabe, die Unterstützung des Inf. Rgt. 131, noch nicht benötigt wurde. Etwa eine Stunde lang beschossen die drei Linienschiffe die Batterie Zerel auf Entfernungen von 170 bis 200 hm und verfeuerten insgesamt 120 Schuß schwere Artillerie. Die Batterie Zerel schoß Salven von zwei Schuß, die teilweise gut lagen. So war sie z. B. auf „Kaiserin" schnell eingeschossen, bereits die vierte Salve lag deckend, seitlich Mitte Schiff, so daß Zickzackkurse gesteuert wurden, um Treffern zu entgehen. Auch „König Albert" nahm Kurs- und Fahrtänderungen vor, um das Einschießen der Batterie zu erschweren. Eine Minensicherung fand während dieser Bewegungen nicht statt, sie wäre auch bei der hohen Fahrt, die die Schiffe liefen, nicht möglich gewesen. Während des Gefechts gab „König Albert" U-Bootsalarm und glaubte auch, den Wasserschwall eines Ausstoßes und die Blasenbahn eines Torpedos gesehen zu haben; aber es war Täuschung gewesen.

Den nicht ganz klaren russischen Berichten zufolge — es scheinen Angaben über die Ereignisse des 14. Oktober mit denen über den 15. vermengt zu sein — haben die Einschläge der Schiffe meist 1 000 m von der schweren Batterie ab gelegen, in der Gegend der Reservemunitionsräume und der Anlagen für Land- und Seeflieger; die Schuppen seien zerstört, der Flugplatz aufgepflügt worden. Nur eine Salve habe dicht bei der Batterie gelegen, etwa 60 m vom ersten Geschütz, das von Splittern getroffen wurde, aber voll verwendungsfähig blieb. Anscheinend verließen aber die Geschützmannschaften ihre Gefechtsstellen und brachten sich in Sicherheit. Der Bericht stellt fest: „Der Feind stellte das Feuer früher ein als wir. Da der Leutnant Bartenjeff aber sah, daß von der Batterie von vier Geschützen nur noch eins feuerte und der Feind im Nebel verschwand, stellte er das Feuer ein."

„Friedrich der Große" blieb während der Nacht in Fahrt, die beiden anderen Schiffe ankerten.

In der Irbenstraße
(Vgl. Karte Anlage 3)

Am 14. Oktober morgens sollte der B. d. A. d. O. mit dem Durchbruch der Irbenstellung in Richtung Arensburg beginnen. Außer seiner Aufklärungsgruppe („Kolberg", „Straßburg", „Augsburg") standen ihm „Blitz", die VIII. Torpedobootsflottille, die 20. Torpedoboots-Halbflottille, die III. Minenräumdivision mit dem Mutterschiff „Indianola", die IV. Minenräumdivision, die 3. S-Halbflottille, acht Vorpostenboote der Vorposten-Halbflottille Ost, die Tonnenleger „Mellum" und „Wilhelms" und das Peilboot 6 zur Verfügung. Die Tonnenleger und das Peilboot hatten die wichtige Aufgabe, die abgesuchten Streifen sofort mit haltbaren, gut sichtbaren Bojen zu bezeichnen und die ausliegenden russischen Seezeichen navigatorisch zu bestimmen. Die Räumverbände waren durch die anstrengende Räumarbeit im Großschiffahrtsweg maschinell ziemlich mitgenommen; drei Boote der III. Räumdivision konnten am 14. Oktober infolge Motorschadens nicht auslaufen.

Die III. und IV. Minenräumdivision und die 3. S-Halbflottille liefen am 14. Oktober um 3.15 Uhr aus Windau aus. Bei der III. und IV. Minenräumdivision standen als Begleitschiffe der Fischdampfer „Hochkamp" und das Vorpostenboot „O 2", bei der 3. S-Halbflottille das Begleitfahrzeug „Primula"; das Mutterschiff „Indianola" folgte mit dem Troß des B. d. A. d. O. Schwacher südwestlicher Wind stand in der Irbenstraße, dazu leichte Dünung. Im Laufe des Tages flaute diese ab, und die Sichtigkeit nahm zu, wenn sie auch im ganzen wechselnd blieb. Die Witterungsverhältnisse gestatteten somit den Verbänden gutes Arbeiten und ließen günstige Fortschritte erwarten. Um 13.30 Uhr konnte der Chef der III. Minenräumdivision dem B. d. A. d. O. melden, daß die Sperrlücken 1 und 2 fertiggestellt waren.

Der B. d. A. d. O. hatte mit seiner Aufklärungsgruppe Windau um 6 Uhr am 14. Oktober verlassen. Voraus fuhr die 16. Torpedoboots-Halbflottille, die bei Windau Feuerschiff B rottenweise das Suchgerät ausbrachte, um den Großschiffahrtsweg mit 11 sm Suchfahrt nachzuprüfen. Ihr folgten als vordere Gruppe der Tender „Blitz" und die beiden Tonnenleger, 2 sm dahinter die Troßgruppe, in der die übrigen Fahrzeuge zusammengefaßt waren. Die Torpedoboote bildeten U-Bootssicherung. Die vordere Gruppe schloß mit 14 sm auf und passierte um 7.36 Uhr die Tonne C/D an Backbord. Eine halbe Stunde später feuerte die Batterie Zerel einen Einzelschuß und danach zwei Salven zu zwei Schuß in Richtung auf die Kreuzer. Die Aufschläge lagen zwischen ihnen und der Suchformation der 16. Halbflottille. Da sich die Batterie zusehends an die Kreuzer heranschoß, wendete Konteradmiral Hopman mit 7 sm Fahrt acht Strich nach Steuerbord ab, lief so in Dwarslinie aus dem Großschiffahrtsweg in den Kleinschiffahrtsweg hinüber, um dadurch aus dem Feuerbereich der Batterie herauszukommen. Zehn Minuten später wendete er nach Backbord zurück und setzte den Vormarsch in östlicher Richtung fort. Die 16. Halbflottille führte die Suchfahrt bis zu der Stelle durch, von der aus der Durchbruchskurs nach der Sperrlücke 1 zu steuern war. Hier erhielt sie vom Chef der III. Minenräumdivision den Winkspruch, daß die Sperrlücke 2 noch nicht ganz

minensicher war; sie nahm infolgedessen das Gerät auf, ließ auf Befehl des B. d. A. d. O. „V 186" als Verbindungsboot und Befehlsübermittler südlich der Sperrlücke 1 ankern und zog die übrigen Boote im Rückwärtsgang aus der schmalen Sperrlücke heraus. Die Aufklärungsgruppe ankerte um 8.45 bei Michaelsturm.

Bei den Minensuch- und -räumarbeiten des Nachmittags stieß die 3. S-Halbflottille etwa 3 sm von der Sperre 2 bald nach 14 Uhr auf eine dritte Sperre, die aus Pendelminen bestand. Hier wurden die III. und IV. Räumdivision angesetzt, während die 3. S-Halbflottille weiter suchte, kurz darauf auf eine vierte Sperre stieß und hier zum Räumen überging. Um 17 Uhr wurden auf Befehl des B. d. A. d. O. für diesen Tag die Such- und Räumarbeiten abgebrochen, die Such- und Räumverbände ankerten unter Land. Zur Bewachung der minenfrei gemachten Strecken wurden die Begleitfahrzeuge der IV. Räumdivision, „Hochkamp" und „O 2", am Nordrand der abgesuchten Teile, eben südlich der Sperrlücke 3, zu Anker gelegt. Die drei Kreuzer verließen um 16.10 Uhr ihre Stellung südlich der Sperrlücke 1 und ankerten für die Nacht auf flachem Wasser in der Mitte der Teilstrecke V a des Kleinschiffahrtsweges. Sämtliche Torpedoboote wurden einzeln östlich und nördlich der Kreuzer innerhalb des abgesuchten Fahrwassers verteilt. Die sechs Vorpostenboote der Vorposten-Halbflottille Ost nahmen die festgelegten Bewachungsstellungen „Alpha" bis „Gamma" im Großschiffahrtsweg ein. Der B. d. A. d. O. beschloß, die Räumarbeiten am nächsten Tage in der bisherigen Richtung fortsetzen zu lassen; nur für den Fall, daß die Batterie Zerel die Arbeiten zu sehr behindern würde, behielt er sich vor, den Durchbruch nach Osten umzulegen.

Russischen Angaben zufolge wurden die deutschen Räumarbeiten am 14. Oktober morgens von Zerel aus gesehen. Aber die stark wechselnde Sichtigkeit machte die Beobachtung schwierig und entzog die arbeitenden Verbände häufig ganz der Sicht. Der Batteriekommandeur hielt es für zwecklos, sie unter Feuer zu nehmen und beschränkte sich auf die erwähnte kurze Beschießung der Kreuzer. Drei Zerstörer waren angeblich östlich des Sperrgebiets in der Irbenstraße auf Patrouillenfahrt geschickt worden; deutscherseits wurden sie nicht bemerkt. Jedenfalls unternahmen sie nichts gegen die Räumverbände.

Auf Sworbe war die Stimmung schon seit der Beschießung vom 12. Oktober erschüttert, und dringende Rufe um Unterstützung ergingen an den Seebefehlshaber, Admiral Bachireff. Um die Besatzung von Sworbe zu ermutigen, ging dieser mit seinem Flaggschiff, dem Panzerkreuzer „Bajan", in Begleitung von drei Zerstörern am 14. Oktober morgens vom Moon-Sund nach der Ostseite von Sworbe, machte aber bereits vorher aus unbekannten Gründen kehrt und lief nach dem Moon-Sund zurück.

Der Kreuzer wurde von „UC 57" auf Hin- und Rückmarsch, von „UC 78" nur auf dem Rückmarsch gesichtet und von ihm dem B. d. A. d. O. gemeldet. Während „UC 57" keine Gelegenheit zum Angriff hatte, gelang es „UC 78", um 13.07 Uhr südlich der Insel Abro die Zerstörersicherung zu untertauchen und ungesehen auf 300 m an „Bajan" heranzukommen. Infolge eines unglücklichen Zufalls klemmte sich der Torpedo beim Schuß im Ausstoßrohr fest; der aufsteigende Blasenschwall verriet das U-Boot, und der Kreuzer lief mit hoher Fahrt ostwärts ab.

Der Rückzug des „Bajan" scheint sehr ungünstig auf die Stimmung der Besatzung von Sworbe gewirkt zu haben. Nach Beendigung des Gefechts mit den Linienschiffen war es zwar zunächst noch einmal gelungen, die Geschützmannschaften auf die Gefechtsstationen zurückzubringen. Der russische Bericht stellt ausdrücklich fest, daß etwa um 20 Uhr alle Schäden in der Batterie beseitigt und die Geschütze vollkommen gefechtsbereit waren. Aber nun wuchs die Unruhe, Versammlungen wurden anberaumt, Beratungen einzelner Besatzungsteile fanden überall statt, unbekannte, plötzlich auftretende Provokateure mischten sich ein. Die Zustände verschärften sich von Stunde zu Stunde, dringende Bitten um Hilfe gingen an den Seebefehlshaber im Moon-Sund ab, und gegen Morgen wurde es klar, daß die Besatzungen der Batterien nicht mehr kämpfen, sondern abtransportiert werden wollten.

Die sonstige Lage

Eingehende Besprechungen des Chefs des Sonderverbandes und des Kommandeurs des XXIII. R. K. hatten im Laufe des Vormittags des 14. Oktober dazu geführt, dem A. O. K. 8 und der Seekriegsleitung die baldige Besetzung der Insel Dagö im Zuge der Öselunternehmung vorzuschlagen. Einmal konnten die Operationen in der Kassar-Wiek dadurch gesichert werden, weiter wurde der Besitz von Dagö zur völligen Beherrschung des Moon-Sundes und des Eingangs zum Finnischen Meerbusen erforderlich. Zum Halten der Insel waren im Vergleich zu Ösel allein kaum mehr Besatzungstruppen nötig, da feindliche Angriffe und vor allem Landungsversuche gegen Dagö wesentlich schwieriger erschienen als gegen die Nordküste Ösels, solange Dagö in russischem Besitz blieb. Die Wegnahme von Dagö schien überdies mit verhältnismäßig geringen und bald verfügbar zu machenden Kräften möglich. Der gleiche Gedanke war beim A. O. K. 8 erwogen und dem Obost. zur Genehmigung übermittelt worden. Die dem Chef der S-Flottille vom Chef des Sonderverbandes am Vortage mündlich befohlene Besetzung der Südspitze Dagös durch das Landungskorps der S-Flottille konnte zur wirksamen Vorbereitung der Unternehmung dienen; die Armee sagte Unterstützung für den 16. Oktober abends zu. Abends traf der telegraphische Befehl zur Besetzung Dagös ein. General v. Kathen bestimmte das Inf. Rgt. 17, das II. Radfahr-Bataillon und eine Feldbatterie unter Führung des Oberstleutnants von Kawecznski für diese Aufgabe. Sobald diese Truppen auf Ösel entbehrlich waren, sollten sie von der Poka-Bucht aus nach Serro übergeführt werden. Der Chef des Sonderverbandes übertrug die Vorbereitungen für Einschiffung, Überführung und Landung des Detachements dem I. F. d. T., der während seiner Abwesenheit den Kommandanten von „Emden", Fregattenkapitän Frhrn. v. Gagern, damit betraute, dem er auch die Leitung in der Poka-Bucht und am Soëlo-Sund übertragen hatte.

Gegen Mittag des 14. Oktober meldete der Befehlshaber der Flieger dem Chef des Sonderverbandes, daß ein Offizier und 16 Mann am 13. Oktober auf den

Schwimmern von Seeflugzeugen der Station Angernsee nach der Insel Runö gebracht worden waren und die Insel besetzt hatten, ohne Widerstand zu finden.

Mittags wurde die Seeflugstation Papensholm, besetzt mit Flugzeugen aus Libau, in Betrieb genommen. Die Holzhallen, sechs Flugboote, zahlreiche Motoren und Werkstattmaschinen, ferner Betriebsstoff in großen Mengen waren unversehrt am 13. Oktober in unsere Hände gefallen. Durch die Inbetriebnahme von Papensholm wurde die Durchführung der Luftaufklärung wesentlich erleichtert.

Am Nachmittag wurde schließlich die Flugstation von Arensburg besetzt, um ebenfalls rasch für die Operationen nutzbar gemacht zu werden.

Die Lage bei den Truppen auf Ösel bot am Abend des 14. Oktober folgendes Bild:

Die Gefahr des Erdrücktwerdens, in der die Abteilung Winterfeld den ganzen Tag geschwebt hatte, trotzdem ihr vormittags das V. und später das IV. Radfahr-Bataillon zu Hilfe gekommen waren, wurde gegen Abend gebannt; die auf grundlosen Wegen rücksichtslos vordrängende Vorhut (I und II./17, 6./Fa. 8) unter Oberstleutnant v. Kaweczynski erreichte kurz vor Dunkelwerden die Gegend von Thomel, griff sofort den Brückenkopf auf der Öselseite des Steindamms an, nahm ihn und zwang die über den Steindamm vorgehenden russischen Panzerwagen und Truppen (das Revaler „Todesbataillon" der Marine) zum Rückzug. Damit war die Krisis bei Orissar überwunden, der Brückenkopf so fest in deutscher Hand, daß ein Entkommen des Feindes über den Damm nach Moon ausgeschlossen war. Die Front der Radfahr-Bataillone war durch die Inf. Rgt. 138 und 17 gestützt, der etwaige Rückzug der Russen nach Arensburg durch das bis Kapra vorgedrungene Inf. Rgt. 255 R. verlegt. Die außergewöhnlichen Marschleistungen, die der Divisionskommandeur von den Truppen gefordert hatte, hatten sich reichlich belohnt gemacht; die Besatzung von Ösel war an der Ostküste zusammengedrängt, eingeschlossen und somit zum Kampf nach zwei Seiten gestellt: im Osten der Kleine Sund, im Westen Sumpfgelände, im Norden und Süden der deutsche Gegner; ein Entkommen war unmöglich.

Inf. Rgt. 131 war am 14. Oktober um 6 Uhr angetreten, hatte aber bald südlich Tehomardi Halt gemacht; Oberstleutnant Fischer wollte die Batterie Zerel schnell und möglichst ohne unnützes Blutvergießen in seinen Besitz bringen und entsandte um 8 Uhr einen Parlamentär zum Feinde, um ihn zur Übergabe aufzufordern. Durch die ihm beigegebene Marine-Landungs-FT.-Station erbat er die Unterstützung des IV. Geschwaders. Die FT.-Verbindung kam nicht zustande, weil ein Bruch im Motorenaggregat der Station eintrat, der zunächst nicht behoben werden konnte. So versuchte der Regimentskommandeur seinen Wunsch, es möge wegen des entsandten Parlamentärs nur geschossen werden, wenn die Batterie von sich aus das Feuer eröffnete, durch Marineflugzeuge über Windau zu übermitteln, was gelang. Als der Parlamentär um 15 Uhr noch nicht zurück war, rückte das Regiment bis südlich Anseküll vor und blieb dort für die Nacht gegenüber einer besetzten feindlichen Stellung stehen.

Der 5. Operationstag (15. Oktober)

In der Irbenstraße

In der Irbenstraße wurden die Durchbruchsarbeiten im russischen Sperrgebiet durch die Verbände gegen 7 Uhr wieder aufgenommen. Es herrschten leichte Winde, wechselnd zwischen Nordost und Nordwest, die See war ruhig, das Wetter diesig und teilweise regnerisch. Die Aufklärungsgruppe verlegte ihren Ankerplatz näher an die Sperrlücke 1, um bei feindlicher Gegenwirkung durch Seestreitkräfte im Durchbruchsweg vorstoßen zu können. Um 11.25 Uhr war Sperrlücke 3 geschaffen; unterdessen beobachtete die 3. S-Halbflottille, an Sperre 4 arbeitend, Rauchwolken in nördlicher Richtung; sie vermutete russische Seestreitkräfte und entschloß sich zum Rückmarsch ohne Gerät. Dabei wurde erkannt, daß Zerel aus nordwestlicher Richtung beschossen wurde, offenbar von den Linienschiffen des IV. Geschwaders, und daß der Leuchtturm von Zerel in Flammen stand. Die beobachteten Rauchwolken stammten von zwei Zerstörern, die nach russischer Angabe vom Linienschiff „Graschdanin" nach Mento gesandt waren. Sie standen nur 7 sm nördlich der 3. S-Holbflottille, aber infolge der diesigen Luft sichteten die Fahrzeuge einander nicht.

Die Linienschiffe „König" und „Kronprinz" hatten die Kohlenübernahme in der Putziger Wiek in denkbar kürzester Zeit beendet und langten unter Führung des Chefs des III. Geschwaders am 15. Oktober frühmorgens vor Windau an. Hier wurden sie von „V 180", dem Flottillenboot der VIII. Torpedobootsflotte erwartet, das sie durch den Großschiffahrtsweg lotsen sollte. Drei M-Boote der 8. Minensuch-Halbflottille und zwei Sperrbrecher voraus, „Blitz" angehängt, wurde um 7.30 Uhr der Vormarsch mit 10 sm angetreten. „V 180" lief voraus und besetzte nacheinander die Punkte A, B, C, C/D und E 1 als Markboot, eine Maßnahme, die sich als sehr zweckdienlich erwies. Zwei Stunden später wurden die Linienschiffe südlich der Tonne F zu Anker gebracht. Anschließend fand eine Besprechung auf „König" zwischen dem Chef des III. Geschwaders und dem B. d. A. d. O. statt, bei der sich die Lage folgendermaßen darstellte:

Die russischen Sperrfelder in der Irbenstraße hatten sich als sehr dicht gelegt erwiesen. Die Räumarbeiten waren infolge des zum Teil bisher unbekannten Sperrmaterials schwierig und zeitraubend. Namentlich die „Fischchenminen" verursachten erhebliche Unsicherheit, weil sie durch das deutsche Räumgerät hindurchglitten oder auch verschleppt wurden, so daß in abgesuchten Streifen immer wieder Minen gefunden wurden. Für einen Durchbruch großer Schiffe waren die Sperrlücken 3 und 4 noch nicht einwandfrei hergestellt. Welche Hindernisse nördlich der Sperrlücke 4 angetroffen werden würden, war nicht zu übersehen. Von Zerel war nur bekannt, daß nachmittags zuvor ein Gefecht zwischen der Batterie und dem IV. Geschwader stattgefunden hatte. Ob Zerel gefallen war, ob und wann eine nochmalige Beschießung in Aussicht genommen war, darüber waren Nachrichten nicht eingegangen. Der B. d. A. d. O. wußte lediglich, daß das Regiment 131 bei Ansekül, etwa 24 km nördlich Zerel, stand. Aus aufgefangenem russischen FT.-Verkehr war zu schließen, daß russische Seestreitkräfte Zerel zu Hilfe eilten, daß der Feind somit die Absicht hatte,

Sworbe und die Batterien von Zerel zu halten. Mit einer Verzögerung des deutschen Vordringens auf der Halbinsel mußte daher gerechnet werden. Wurde die Sicht klarer, so konnten die Befestigungen von Zerel für alle in der schmalen Durchbruchstraße vorgehenden Streitkräfte — sie führte in nur 120 hm an den Batterien vorbei — eine recht bedenkliche Lage schaffen. Der Chef des III. Geschwaders entschloß sich daher in Übereinstimmung mit dem B. d. A. d. O., den nördlichen Weg aufzugeben und den für diesen Fall planmäßig vorgesehenen Durchbruch nach Osten zu versuchen. Die Durchführung dieses Entschlusses wurde dadurch erschwert, daß in der Richtung des nunmehr beabsichtigten Weges die drei russischen Schiffssperren „Jaunzeem", „Klein-Irben" und „Petragge" aus dem Jahre 1916 lagen. Ihre Nordenden waren nicht genau bekannt und waren deshalb mit dem nötigen Sicherheitsfaktor zu umgehen. Auch lag nördlich der Schiffssperren „Jaunzeem" und „Klein-Irben" die lange russische Sperre vom Juni/Juli 1917, die durch die Sperrlücken 1 und 2 durchbrochen worden war. Wollte man sich die zeitraubende Arbeit eines neuen Durchbruchs durch diese Sperre ersparen, so war der Ostweg nördlich dieser beiden Sperrlücken vom bisherigen Norddurchbruchskurs abzuzweigen. Die Such- und Räumverbände wurden von ihrem bisherigen Arbeitsgebiet abberufen, um am frühen Nachmittag auf dem neuen Wege nach Osten wieder angesetzt zu werden.

Westlich Sworbe

Das IV. Geschwader war unterdessen um 6 Uhr morgens unter U-Bootssicherung wieder auf die Beschießungspositionen gegangen. Es hatte vom Sonderverband auch für diesen Tag die Weisung erhalten, die Batterie Zerel nur dann unter Feuer zu nehmen, wenn sie als erste das Feuer auf die Schiffe oder auf die vorrückenden Truppen eröffnete. FT.-Verbindung mit dem Rgt. 131 bestand nicht; so wurde von „Friedrich der Große" bei Kaugatowo eine Signalstation zur Verbindung mit dem Regiment eingerichtet und der Leutnant z. S. Frühling als Verbindungsoffizier zu ihm geschickt, der bald nach 14 Uhr bei Oberstleutnant Fischer eintraf; aber auch die Signalverbindung über Kaugatowo glückte nicht.

Der erwähnte Befehl des Sonderverbandes zwang das IV. Geschwader zum Warten. Es wehte leichter Nordwestwind bei regnerischem Wetter; erst später klarte es auf und wurde gut sichtig. Um 12.50 Uhr wurde in Richtung der Batterie Zerel das Aufsteigen starker Rauchwolken beobachtet; der Schluß lag nahe, daß die Russen mit der Zerstörung der Batterie und der Anlagen begannen, zumal russische Funksprüche „Lage sehr ernst", „Lage verzweifelt, Schiffe senden" u. dgl. aufgefangen wurden. Wegen des beabsichtigten Durchbruchs des III. Geschwaders in Richtung Arensburg war es von größtem Wert, Klarheit über die Vorgänge auf Sworbe zu bekommen: Vizeadmiral Souchon gab daher seinen Schiffen Befehl, vorzustoßen und das Feuer zu eröffnen. Von 13.40 bis 14.20 Uhr wurden die Batterie Zerel, die sonstigen Anlagen von Zerel und zwei östlich der Halbinsel liegende Dampfer beschossen, ohne daß der Gegner das Feuer erwiderte. In den nächsten Stunden wurden auf Sworbe Detonationen und Brände beobachtet, es konnte kein Zweifel dar-

über bestehen, daß die Russen Zerel aufgaben. Um 16 Uhr meldete der Chef des IV. Geschwaders dem Sonderverband: „Feind hat Zerel aufgegeben und zerstört Anlagen durch Sprengungen und Feuer."

„König Albert" und „Kaiserin" wurden noch am Abend des 15. Oktober zur Kohlenergänzung nach Putzig entlassen, während das Flaggschiff nachts zu Anker lag und am nächsten Tage westlich Sworbe an der Küste auf und ab dampfte, um nötigenfalls die vorrückenden Truppen zu unterstützen.

Wieder in der Irbenstraße

Kaum waren in der Irbenstraße die Such- und Räumverbände vom B. d. A. d. O. zu den Arbeiten auf dem Ostweg angesetzt worden, als um 13.40 Uhr schwerer Kanonendonner aus nordwestlicher Richtung die Beschießung Zerels durch das IV. Geschwader anzeigte. Gleichzeitig wurden auf Zerel Brände und Sprengungen beobachtet, offenbar wurden die Anlagen von der Besatzung zerstört. Um 14.20 Uhr brachte ein FT.-Spruch des IV. Geschwaders die Bestätigung: „Auf Beschießung hat Batterie Zerel nicht geantwortet. Starke Brände lassen auf Räumung schließen."

Leider war der Leitung in der Irbenstraße nicht mitgeteilt worden, daß am 15. Oktober eine Wiederholung der Beschießung Zerels beabsichtigt war; wäre der Chef des III. Geschwaders hiervon unterrichtet gewesen, so hätte er das Ergebnis abgewartet, ehe er den geplanten Durchbruch vom Nord- auf den Ostweg umlegte; denn mit dem Fall Zerels war ja die im Operationsplan zur Bedingung gemachte Voraussetzung für den direkten Durchbruch nach Arensburg auf dem Nordwege erfüllt. Nun war kostbare Zeit verloren. Die 3. Minensuch-Halbflottille und die II. und IV. Minenräumdivision wurden unverzüglich vom Ostwege zurückgerufen, aber bis zu ihrem Eintreffen verging noch geraume Zeit. Der B. d. A. d. O. erwog deshalb, mit der 3. S-Halbflottille allein, die gerade von der Sperrlücke 4 zurückkehrte, den Suchmarsch auf dem Nordweg wieder aufzunehmen. Es blieb aber nur noch eine gute Stunde Tageslicht zur Verfügung, die Kreuzer wären gezwungen worden, bei Beginn der Dunkelheit im abgesuchten Durchbruchsweg zu ankern; dies war nicht ratsam, und so wurde der Gedanke, noch an diesem Tage den Durchbruch fortzusetzen, aufgegeben. Um die Zeit der Helligkeit aber noch auszunutzen, wurde die 3. S-Halbflottille zur Sperrlücke 4 geschickt, die auf 400 m Breite zu bringen war. Die 3. Minensuch-Halbflottille erhielt Befehl, beschleunigt auf den minenfreien Kursen des Kleinschiffahrtsweges zum Verbande zu kommen; „UC 78" hatte ein Linienschiff der Slawa-Klasse mit zwei Zerstörern südlich der Insel Abro gemeldet, und der B. d. A. d. O. befürchtete einen Angriff dieser Schiffe auf die zur Sucharbeit weit nach Osten vorgeschobene Halbflottille. Auf dem Rückmarsch sichtete die Halbflottille das Linienschiff — es war „Graschdanin" —, das, wie deutlich zu erkennen war, die Ostküste der Halbinsel Sworbe beschoß. Auch die in der Sperrlücke 4 arbeitende 3. S-Halbflottille sichtete das Linienschiff in Richtung auf Arensburg; zwei Zerstörer feuerten in Richtung der Anlagen von Mento.

Volle Klarheit über den Stand der Dinge auf Sworbe erhielt der Chef des

III. Geschwaders erst um 16 Uhr, als auf „König" und „Kolberg" die bereits erwähnte FT.-Meldung des IV. Geschwaders an den Sonderverband über Aufgabe Zerels durch den Feind und Zerstörung der Anlagen abgehört wurde.

Um einen Überblick über die Zusammenhänge zu gewinnen, muß kurz auf die Ereignisse auf russischer Seite am 15. Oktober eingegangen werden, wie sie in dem Buch „Marineakademie Leningrad 1928. Die Moon-Sund-Unternehmung 1917" — dort sehr ausführlich — geschildert sind. Auf die immer dringender werdenden Rufe des Festungskommandanten von Sworbe in der Nacht vom 14./15. um Hilfe durch die Flotte sandte Vizeadmiral Bachireff am 15. „Graschdanin" unter Bedeckung von drei Torpedobootszerstörern nach Zerel. Das Linienschiff lief hinter einem Suchverband von Kuiwast-Reede aus und nahm den Weg östlich der russischen Sperrfelder an der estnischen Küste entlang. Da erneut deutsche U-Bootsminen im Südausgang des Moon-Sundes festgestellt worden waren, fuhr es nicht die tags zuvor von „Bajan" benutzten Kurse von der Larina-Bank nach der Durchfahrt zwischen Abro und dem Ostkalkgrund, in der Sorge, diese könnten inzwischen von deutschen U-Booten vermint sein. Südlich Abro angelangt, wurden zwei Zerstörer nach Mento entsandt, während „Graschdanin" zunächst mit dem dritten Zerstörer nach Arensburg-Reede ging und innerhalb der Schutzsperre ankerte. Dort erhielt er vom Flottenkommando, das inzwischen von dem Kapitulationsentschluß der Festung Sworbe benachrichtigt worden war, den Befehl, die Batterien von Zerel durch Artilleriefeuer zu vernichten. „Graschdanin" ging nach Kap Kawi und beschoß von dort aus die schwere Batterie. Die beiden vorher nach Mento entsandten Zerstörer hatten zunächst einen Teil der Besatzung von Sworbe an Bord genommen und beteiligten sich dann an dem Zerstörungswerk durch Beschießung von Mento. Andere Teile der Festungsbesatzung flüchteten auf vorhandenen Fahrzeugen, soweit diese Raum hatten. Vor Anbruch der Dunkelheit trat der Verband gesammelt den Rückmarsch nach dem Moon-Sund an, wo er am 16. Oktober morgens auf Kuiwast-Reede eintraf. Ein Versuch, die deutschen Minenräumarbeiten in der Irbenstraße zu stören, wurde nicht gemacht.

Die Bewegungen von „Graschdanin" und seinen Zerstörern wurden von „UC 78" und von deutschen Flugzeugen beobachtet und gemeldet. „UC 78" sichtete das Linienschiff zum ersten Male um 13.30 Uhr südlich Abro. Infolge der diesigen Luft wurde der Gegner so spät ausgemacht, daß der Torpedoangriff nicht mehr angesetzt werden konnte. Das U-Boot verfolgte „Graschdanin" und sah, wie er Kurs in die Arensburger Bucht nahm. Eben wollte es zum Angriff ansetzen, als drei Flugzeuge, aller Wahrscheinlichkeit nach deutsche, es mit Bomben bewarfen und zum Schnelltauchen zwangen.

Der B. d. A. d. O. hoffte, „UC 57", dessen Operationsgebiet den Südausgang des Moon-Sundes umfaßte, noch zum Angriff auf „Graschdanin" zu bringen. Er gab ihm am späten Abend den FT.-Befehl: „Ein Schiff der Slawa-Klasse befindet sich heute Nacht wahrscheinlich auf dem Marsch von Sworbe nach dem Moon-Sund. Angreifen." „UC 57" sichtete um 1.45 Uhr bei heller Nacht zwei Zerstörer mit östlichem Kurs, offenbar die U-Bootssicherung des Linienschiffes. Auf etwa 2 000 m Entfernung drehte der eine Zerstörer mit hoher Fahrt auf das U-Boot zu und zwang es

zum Schnelltauchen. Als es wieder auftauchte, war „Graschdanin" vorbei, ihn einzuholen nicht mehr möglich.

III. Geschwader und Kreuzer ankerten für die Nacht auf dem Ankerplatz der Kreuzer vom Abend zuvor; ähnliche Sicherungsmaßnahmen wurden getroffen, noch verstärkt durch die Boote der 8. Minensuch-Halbflottille. Der Geschwaderchef konnte dem Sonderverband durch FT. melden, daß die vorbereitenden Maßnahmen für den Durchbruch nach Arensburg gut gefördert worden waren, und der Durchbruch mit allen Streitkräften bei Hellwerden ausgeführt werden würde.

In der Kassar-Wiek

In der Kassar-Wiek beabsichtigte der I. F. d. T. während des 15. Oktober die Sicherungsstellung am Ostausgang zum Moon-Sund wieder einzunehmen und zu behaupten, um den A-Booten die ungestörte Unterstützung der Armee bei Orissar zu ermöglichen. Dementsprechend lichtete er mit der II. Flottille (acht Boote) und der 13. Halbflottille (vier Boote) um 4.55 Uhr am 15. Oktober Anker und ging in die Bewachungsstellung. Vorgeschoben patrouillierte die 4. Torpedoboots-Halbflottille mit vier Booten auf Nordsüdkursen, während 3. und 13. Torpedoboots-Halbflottille westlich davon mit Ostwestkursen in guter Sichtweite als Unterstützungsgruppen auf und ab standen. Als kurz nach 8 Uhr „V 46" und „S 50" zum I. F. d. T. stießen, bildete er aus ihnen und „V 100" eine vierte Gruppe. Er hatte jetzt 14 Boote für die Bewachung zur Verfügung. Die Morgenaufklärung durch Flugzeug 1590, übermittelt durch FT. von „Emden", hatte bei schwierigen Sichtverhältnissen östlich des Westausgangs Moon-Sund—Kassar-Wiek 12 russische, stilliegende Zerstörer gesichtet, im Moon-Sund selber eine große Anzahl von Schiffen, deren Typ nicht erkennbar war. Die Verhältnisse schienen gegen die des Vortages unverändert.

Um 5.30 Uhr war auch der Chef der S-Flottille mit „T 144" und den anwesenden A-Booten Anker auf gegangen und in den Kleinen Sund eingelaufen; da „T 144" wegen seines Tiefgangs nicht weit genug eindringen konnte, stieg Fregattenkapitän v. Rosenberg auf „A 29" über. Im Kleinen Sund wurde der Verbindungsoffizier der Armee an Land gesetzt, um die Verbindung mit der Abteilung Winterfeld aufzunehmen; gelandetes Signalpersonal richtete eine Signalstation ein; nach einer Stunde konnte der Verbindungsoffizier die Nachrichten des Vortages über die Lage um Orissar bestätigen; der Wunsch nach schneller und kräftiger Beschießung des Brückenkopfes am Steindamm auf Moon und des Dammes selber wurde erneuert, desgleichen die Requisitionen von Haubitz- und Infanteriemunition sowie Proviant. Die Beschießung wurde durch die A-Boote unverzüglich aufgenommen. Plötzlich erfolgten einzelne Aufschläge schwerer Artillerie im Gebiet, in dem die A-Boote sich aufhielten, ohne daß sie jedoch getroffen wurden; gleichzeitig rief ein FT.-Befehl des I. F. d. T. die A-Boote aus dem Kleinen Sund zurück und unterbrach deren Feuertätigkeit für einige Zeit. Östlich der Durchfahrt zum Moon-Sund waren drei Kanonenboote und mehrere Zerstörer erschienen, die aus großer Entfernung ein wirkungsloses Feuer auf die deutsche Bewachung unterhielten, das zeitweise vom Kreu-

zer „Makaroff" aus nordöstlicher Richtung und auch von schwerer Artillerie aus der Gegend von Kuiwast-Reede indirekt über Moon hinweg unterstützt wurde: das Spiel vom Vortage begann und wiederholte sich noch mehrfach im Laufe des Tages. Nach etwa einer Stunde konnten die A-Boote die Beschießung vom Kleinen Sund aus wieder aufnehmen. Der Chef der S-Flottille sandte „A 29", das seine Munition verschossen hatte, nach der Tagga-Bucht, um die eigenen Bestände zu ergänzen und Munition für die übrigen A-Boote mitzubringen; er selber begab sich mit „T 144" zum Soëlo-Sund und zur Poka-Bucht, wo seine Anwesenheit zur Regelung der Tätigkeit der S-Flottille nötig wurde. Die Leitung im Kleinen Sund übergab er dem ältesten Kommandanten, Oberleutnant z. S. Dietze auf „A 32". Gegen Mittag hatte auch „A 31" seine gesamte Munition verschossen; es wurde nach der Tagga-Bucht mit dem Befehl geschickt, die Haubitz- und Infanteriemunition für Orissar beschleunigt überzunehmen und auf jeden Fall noch am gleichen Abend vor Dunkelwerden am Soëlo-Sund zu ankern, um die Munition am folgenden Morgen mit dem frühesten in Orissar zu landen.

Um den Führern und Kommandanten der Unterstützungsgruppen mehr Ruhe zu geben und diese aus den Aufschlägen indirekten Feuers schwerer Artillerie herauszuhalten, faßte der I. F. d. T. um 11.30 Uhr den Entschluß, die Unterstützungsgruppen weiter westlich auf und ab stehen zu lassen. Um 12.05 Uhr sichtete „V 100", südlich des Wracks von „Grom" stehend, in 200 m Entfernung den Oberflächenstand einer Bleikappenmine. Das nachfolgende Boot, „S 50", hatte gerade Befehl erhalten festzustellen, ob die Mine verankert war, als bei „B 98" in der Nebengruppe eine Detonation erfolgte: das Vorschiff wurde abgerissen, stellte sich auf dem Grund auf und nieder und blieb derart noch einige Tage sichtbar. 14 Mann fielen, 11 waren verwundet. Da die Schotten hielten, konnte „B 98", begleitet von „V 74", unter eigenem Dampf nach der Tagga-Bucht entlassen werden, von wo es am nächsten Tage durch den Dampfer „Taurus" nach Libau geschleppt wurde. Der Gegner hatte also doch in der vergangenen Nacht Minen in der Kassar-Wiek gelegt; es rächte sich, daß die Bewachung nur unmittelbar östlich des Soëlo-Sundes und nicht — wie vom Chef der S-Flottille vorgeschlagen — nahe dem Ausgang zum Moon-Sund eingerichtet worden war! Die Unterstützungsgruppen hatten in Dwarslinie auf Westkurs gelegen, als „B 98" auf die Sperre geriet. Der I. F. d. T. verlegte sie jetzt weiter nördlich in das Gebiet, das er als minenfrei ansah. Der Seeraum war aber hier infolge der Tiefenverhältnisse beengt; um 16.10 Uhr berührten „B 110" und „B 112" den Grund etwa 500 m südlich der Boje, die nach der Karte am Südende einer Untiefe lag. „B 110" hatte zwei Schraubenflügel verloren, blieb aber gefechtsfähig beim Verbande, seine Geschwindigkeit genügte für die Anforderungen in der Kassar-Wiek. Schlimmer war „B 112" dran, es hatte beträchtliche Leckagen der Ölzellen und mußte zur Reparatur entlassen werden. Die II. Torpedobootsflottille hatte jetzt nur noch sechs gefechtsbereite Boote.

Am Nachmittag wurde die Lage vom I. F. d. T. mit dem Chef des Stabes des Sonderverbandes, Kapitän z. S. v. Levetzow, besprochen, der über die Poka-Bucht, „Emden", den Soëlo-Sund zur Kassar-Wiek gekommen war, um sich über die Verhältnisse an diesen Stellen durch eigenen Augenschein zu unterrichten; denn der

FT.-Verkehr war derart überlastet, daß selbst dringende Nachrichten nur mit erheblichen Verzögerungen übermittelt wurden. Beispielsweise gingen am 15. Oktober allein durch die FT.-Station des Führerbootes der S-Flottille, „T 144", 178 Funksprüche, teilweise von beträchtlicher Länge, die sämtlich verziffert oder entziffert werden mußten, dem kopfzahlmäßig geringen Personal in dem engen Raum war eine ordnungsmäßige Abwicklung solchen Verkehrs nicht möglich. Durch die Fahrt des Stabschefs wurden manche Fragen rasch geklärt, grundsätzliche Regelungen getroffen und Anweisungen erteilt. Bei dieser Besprechung bestand einmütige Auffassung darüber, daß die Seeherrschaft in der Kassar-Wiek unbedingt aufrechterhalten werden mußte, sollte die zum Brennpunkt gewordene Unterstützung der Armee bei Orissar und bei dem geplanten Übergang nach Moon durchgeführt werden, wozu die A-Boote auch nachts im Kleinen Sund bleiben mußten. Auch mußte erneutes nächtliches Minenlegen in der Kassar-Wiek auf jeden Fall verhindert werden. Die Bewachung war also nahe dem Westausgang der Durchfahrt zum Moon-Sund auszuüben. Sollte sie ihren Zweck vollkommen erreichen, so mußten die Boote genügende Bewegungsfreiheit haben; dazu war es nötig, möglichst schnell die Lage der neuen Sperre festzustellen, die Sperre nach Möglichkeit zu räumen und überhaupt minenfreie Bewegungsgebiete festzulegen. Der Stabschef sagte die 1. Halbdivision der II. Minenräumdivision für den nächsten Morgen zu, des einzigen für Räumzwecke auf flachem Wasser brauchbaren, in der Tagga-Bucht vorhandenen Räumverbandes. Bis zu deren Eintreffen sollte die Bewachung, jedenfalls während der Dunkelheit, zu Anker durchgeführt werden.

Diesen Entschlüssen entsprechend ließ der I. F. d. T. um 18.50 Uhr, bei Südwind Stärke 1 und etwa 1 sm Sichtigkeit, sämtliche noch verfügbaren elf Torpedoboote in Kiellinie mit 4 hm Bootsabstand auf Ankerkurs Nordsüd am Westausgang des Moon-Sundes ankern. Der Strom lief jedoch Ost, so daß die Boote nach dem Ankern in Dwarslinie schwojten. Die Gefahr, sich gegenseitig anzuschießen, wenn ein Durchbruch durch die Dwarslinie erfolgte, war sehr groß. Brachen feindliche Streitkräfte durch, so mußte nach dem Schlippen der Anker eine regellose Jagd und in der Dunkelheit ein unübersehbares Gemenge entstehen, bei dem der Vorteil voraussichtlich auf der Seite des Angreifers liegen würde. Kommodore Heinrich faßte daher um 20.15 Uhr den Entschluß, die Bewachung an der bisherigen Stelle durch zwei bis drei Boote in Fahrt ausführen und den Rest der Torpedobootsstreitkräfte weiter westlich in sofortiger Bereitschaft ankern zu lassen. Für diese Nacht wurde die Bewachung der 13. Halbflottille und „S 50" übertragen; die nicht auf Patrouille befindliche Rotte sollte nördlich Keinast ankern. Um 21.20 wurden die Stellungen eingenommen. Hierbei geriet „S 63", das zu der ankernden Rotte der 13. Halbflottille gehörte, auf einer 3,5-m-Stelle auf Grund, kam aber aus eigener Kraft und ohne Beschädigungen wieder frei. Die A-Boote wurden für die Nacht auf den Ankerplatz vom Vortage bei Soëla gelegt. Der Patrouillendienst der 13. Halbflottille während der Nacht wurde planmäßig durchgeführt, von feindlicher Seite wurde nichts unternommen.

Am Soëlo-Sund

Am Soëlo-Sund hatte der Chef der S-Flottille bei seiner Ankunft vormittags um 11 Uhr folgende Lage vorgefunden: das Landungskorps Ahlefeld war um 9 Uhr morgens mit zwei Zügen bei Toffri gelandet, hatte bei schwacher russischer Gegenwirkung einen Brückenkopf besetzt und Patrouillen vorgetrieben. Laut Angabe von Einwohnern sollten bei Emmast drei russische Feldgeschütze stehen, von denen bisher noch nichts bemerkt war. „Emden" hatte den Ankerplatz näher an Toffri heran gelegt, um artilleristisch besser eingreifen zu können. Um 11.30 Uhr wurde „T 141" nahe bei Serro verankert, um nötigenfalls das Gelände um den Brückenkopf aus unmittelbarer Nähe bestreichen zu können. Bei der Landung war durch falsches Manöver eines Schleppers ein vollbesetztes Boot gekentert, wobei zwei Mann der Bootsbesatzung ertranken und vier Maschinengewehre verloren gingen. Gegen 12.30 Uhr entwickelte sich ein Gefecht, bei dem das Landungskorps unerwartet starken Widerstand fand und auch Verluste an Verwundeten hatte. Der Chef der S-Flottille begab sich an Bord von „Kaiser" und „Emden", um mit den Kommandanten artilleristische Unterstützung für den Brückenkopf zu besprechen. Bei seiner Rückkehr nach Serro hatte sich die Lage hier derart verschärft, daß Kapitänleutnant v. Ahlefeld den Brückenkopf gegen die Übermacht während der Nacht nicht halten zu können glaubte; die Einschiffung des Landungskorps wurde daher eingeleitet und zu ihrer Beschleunigung um 15.45 Uhr die dritte Gruppe der II. S-Halbflottille herangeholt; kurz nach Dunkelwerden war der Brückenkopf wieder geräumt. Bei einer Besprechung zwischen Stabschef des Sonderverbandes, Chef der S-Flottille und Kommandant „Emden" wurde vereinbart, vom nächsten Morgen ab bis zum Eintreffen der Truppen für die Besetzung Dagös folgendes Verfahren anzuwenden: morgens eine Stunde lang lebhaftes Beschießen der Küste und des Gebiets um den Brückenkopf durch „Emden" oder „Kaiser", um die Russen zum Rückzuge zu veranlassen; unmittelbar danach Besetzung des Brückenkopfes durch das Landungskorps Ahlefeld, um das Wiedervorrücken der Russen in die Brückenkopfstellung zu verhindern; Vortreiben von Patrouillen zur Erkundung der russischen Stellungen, jedoch ohne sich in ernstere Gefechte einzulassen. Wiedereinschiffung des Landungskorps um 15 Uhr und danach bis 16 Uhr wiederum Beschießung des Brückenkopfvorfeldes durch eines der Schiffe.

Das Verbleiben der A-Boote in der Kassar-Wiek, die Besetzung Serros als Brückenkopf, der Nachschub von Munition und der Dienst der S-Flottille in der Gegend von Soëlo-Sund—Poka machten es notwendig, hier eine Etappe für die S-Flottille einzurichten, um den jedesmaligen, zeitraubenden Weg nach der Tagga-Bucht zu vermeiden. Durch Verlegung des Kohlendampfers „Stinnes", des Werkstattschiffs „Donau" und sonstiger Fahrzeuge der S-Flottille nach Poka wurde dem entsprochen. Auch die Möglichkeit nächtlichen Passierens durch den Soëlo-Sund erwies sich als nötig; der Chef der S-Flottille ließ daher durch den Kapitänleutnant d. R. Steinhausen Navigationsfahrzeuge mit Nachtbeleuchtung an den geeigneten Stellen des Sundes auslegen. Weiter ging im Laufe des Tages über den Sonderverband beim I. F. d. T. und dem Chef der S-Flottille die Bitte der 42. Inf. Div.

ein, bei Einbruch der Dunkelheit etwa 2 000 Mann Infanterie in Gruppen von Pulipank nach Keinast überzusetzen. Infolge der umfangreichen Vorbereitungen war diese Überführung am 15. Oktober nicht mehr möglich; die Division wurde benachrichtigt, daß sie erst am folgenden Tag durchführbar sei. Sofort erhielten die Boote der dritten Gruppe der 2. S-Halbflottille Befehl, bei „Donau" zu sammeln; ihnen sollten entsprechend viele Ruderboote und für Landungszwecke gut geeignete Flöße mitgegeben werden, um die geforderte Anzahl Mannschaften übersetzen zu können; der Stabschef des Sonderverbandes ließ überdies vier Motorruderbarkassen der Transportflotte unter Begleitung von „A 31" nach dem Soëlo-Sund kommen.

Der vom Sonderverband am 14. Oktober angeordnete Nachtangriff der A-Boote gegen die russischen Streitkräfte im Moon-Sund hatte bisher, wie bereits erwähnt, nicht stattfinden können; er war aber nicht aufgegeben; infolgedessen waren die Vorbereitungen dazu weiter betrieben worden. In der Hauptsache handelte es sich dabei um die Bereitstellung der nötigen Torpedos; sie wurden von anderen Torpedobooten genommen, auf „Emden" gebracht, hier nachgesehen, geregelt und aufgepumpt; am 15. mittags waren sie bereit und wurden durch „T 160" zu den A-Booten gebracht. Auch im Torpedoangriff erfahrene Kommandanten wurden für die A-Boote bestimmt, falls die Unternehmung noch zur Durchführung kommen sollte.

Um 23.10 Uhr erfolgte U-Bootsalarm: ein Horchlogger wollte U-Bootsgeräusch im Horchgerät gehört haben, darunter deutlich das Werfen von sechs U-Bootsminen. Der Ort wurde in den Meldungen, deren erste übrigens 3 Stunden und 20 Minuten zum Durchkommen gebraucht hatte, verschieden angegeben: 140 epsilon links unten, also nahe der Poka-Bucht, und 130 epsilon, 8 sm westlich Toffri. Der erste Ort erschien unwahrscheinlich, trotzdem hielten sich „Kaiser" und „Emden" mit kurzstaggehievter Kette und klaren Maschinen zum sofortigen Ankeraufgehen bereit. Eine besondere Sicherung durch Torpedoboote war nicht nötig, da die Schiffe innerhalb des durch Schwimmscheibenfahrzeuge gesicherten Seegebiets lagen. „T 130" erhielt vom Chef der S-Flottille den Befehl, die U-Bootsbekämpfung mit Schleppnetzen in 130 epsilon zu leiten. Die Bekämpfung in 140 epsilon wurde „A 27" übertragen. Weder ein U-Boot noch Minen wurden festgestellt, auch nicht von den in 130 epsilon später angesetzten Minenräumbooten. Es hat sich zweifellos um eine falsche Beobachtung des erst kurz zuvor von der Vorposten-Halbflottille Ost zur S-Flottille getretenen und im Horchdienst noch unerfahrenen Fischdampfers „Saturn" gehandelt.

Die Lage an Land am Abend des 15. Oktober

Am Flaschenhals von Sworbe war der Parlamentär, Oberleutnant v. Oppen, auch am Morgen noch nicht zurückgekehrt. Oberstleutnant Fischer ließ die gegenüberliegende starke Stellung bei Ansekül beschießen, die daraufhin vom Feinde geräumt wurde; auch an der Westküste gab der Gegner seinen Widerstand auf. Mittags kam der Parlamentär mit der Meldung zurück, der Feind lehne zwar die Übergabe ab, biete aber Waffenstillstand an und bitte um Bedenkzeit und Zusendung von Un-

terhändlern. Der Regimentskommandeur ließ durch den Regimentsadjudanten und Oberleutnant v. Oppen den Waffenstillstand ablehnen; er sagte jedoch ehrenvolle Bedingungen zu, falls nichts zerstört werde. Um 18 Uhr kehrten die entsandten Offiziere zurück mit der Meldung, daß sich der Feind zur Kapitulation bereit erklärt habe.

Am Vormittag des 15. Oktober hatte Generalleutnant v. Estorff um 11 Uhr den Generalangriff befohlen. Von Norden her griffen Inf. Rgt. 138, II. und IV. Radfahr-Bataillon unter wirksamer Unterstützung der 4. Batterie frontal an und kamen in lebhaften Gefechten gut vorwärts; um 15 Uhr war Lewwal[1]) genommen; nun drehte der rechte Flügel nach Südosten ein und gelangte ohne weitere Kämpfe bis Artle. Weiter östlich gingen V. Radfahr-Bataillon und Inf. Rgt. 17 auf Ulla vor, ohne auf feindlichen Widerstand zu stoßen. Im Brückenkopf stand die Sturmkompanie 18 und sperrte den Steindamm nach Moon. Um 11 Uhr war auch Inf. Rgt. 255 R. vorgegangen, mußte aber bei Hoppi zunächst stehenbleiben, da Munitionsknappheit eine energische Gefechtsführung nicht gestattete. Erst als mittags deutsches Artilleriefeuer vom Norden her den Angriff der 42. Inf. Div. erkennen ließ, befahl Oberst Berring den Angriff beiderseits der Chaussee nach Peude. Schon seit Mittag wurde das feindliche Infanteriefeuer schwächer, große Unruhe, lautes Schreien und planloses Umherlaufen wurde beim Feinde in steigendem Maße bemerkt. Als nun um 14.30 Uhr Inf. Rgt. 255 R. in vollem Angriff und von Norden her das Vorgehen der 65. Inf. Brig. zu erkennen war, zeigte der Gegner überall weiße Tücher. Alle Durchbruchsversuche der Russen — zuerst nach Norden auf den Steindamm zu, dann nach Süden in Richtung Arensburg — waren gescheitert; gegen 15 Uhr kapitulierte der Kommandeur der 107. russischen Division mit zwei Brigadekommandeuren, den Inf. Rgt. 426 und 472 und mehreren Batterien. Nur wenigen hundert Russen war es gelungen, nach Moon zu entkommen, einigen noch am 15. vormittags in Booten über den südlichen Teil des Kleinen Sundes.

Ein wesentlicher Teil der Aufgabe war rasch und zielbewußt durchgeführt: die Insel Ösel war fest in deutscher Hand, ein großer Teil der Besatzung gefangen, dem Rest würde am folgenden Tage das gleiche Schicksal werden.

General v. Kathen beschloß, sich am folgenden Tage auszuschiffen und die Leitung der Operationen von Arensburg aus weiter zu leiten. Die Zusammenarbeit des Chefs des Sonderverbandes und des Kommandeurs der Landungstruppen und ihrer Stäbe auf dem Flaggschiff „Moltke" hatte sich, getragen von gegenseitigem Vertrauen, aufs beste bewährt und wesentlich zum guten und raschen Gelingen der bisherigen Operationen beigetragen.

[1]) Im Gefecht bei Lewwal fiel der deutsche Dichter Walter Flex, Komp.-Führer im Inf. Rgt. 138; er wurde bei Peude beerdigt.

Der 6. Operationstag (16. Oktober)
Am Soëlo-Sund und in der Kassar-Wiek

Die Ausschiffung des Landungskorps Ahlefeld vollzog sich planmäßig um 9 Uhr, nachdem „Kaiser" das Gelände vorher eine Stunde lang unter Feuer genommen hatte. Zur Vereinfachung der Aus und Einschiffung wurde der Dampfer „Coburg" in die Nähe der Toffri-West-Batterie gelegt, um das Landungskorps geschlossen zu beherbergen. Vorgeschobene Patrouillen hatten zwischen 13 und 14 Uhr leichte Gefechte ohne Verluste oder Verwundete gehabt. Kurz vor 15 Uhr war die Landungsabteilung wieder eingeschifft, worauf „Emden" die planmäßige Beschießung des Geländes vornahm.

Der Sonderverband teilte mit, daß als Unterstützung für das Landungskorps Ahlefeld ein Radfahr-Bataillon am 17. Oktober einschiffungsbereit sein werde, während die übrigen Truppen zur Besetzung Dagös erst am 18. Oktober eintreffen könnten. Eine von „Emden" morgens bei Murrika in Bau genommene Brücke für die Einschiffung der Truppen konnte bis dahin fertiggestellt sein. Die für die Überführung dieser Truppen bestimmten Transportdampfer und Ausschiffungsmittel waren vom Führer der Transportflotte bereitgestellt, mit allem Erforderlichen beladen und konnten auf Anforderung jederzeit nach Murrika geschickt werden.

Die A-Boote waren bei Hellwerden wieder in den Kleinen Sund vorgegangen, um wie am Vortage den Steindamm und den Brückenkopf sowie andere Stellungen auf Moon unter Feuer zu nehmen; außerdem hatten sie den ganzen Tag über beim Nachschub von Munition, Proviant, Material usw. für Orissar mitzuwirken. Hierzu setzte der Chef der S-Flottille auch noch weitere Fahrzeuge nach Bedarf ein; so brachte „T 139" eine Pionierkompanie mit Pioniergerät, die bei St. Johannis gelandet werden sollte, aber gleich nach Orissar geschafft wurde. Vom Sonderverband ging die Mitteilung ein, daß der ursprünglich für den 16. Oktober geplante Übergang der Truppen nach Moon nunmehr auf den 17. Oktober festgesetzt war; so blieb für die Vorbereitung des Übersetzens der 2000 Mann genügend Zeit.

In der Kassar-Wiek hatte am 16. Oktober bei Tagesanbruch die 4. Torpedoboots-Halbflottille am Ostausgang zum Moon-Sund die 13. Torpedoboots-Halbflottille abgelöst. Der I. F. d. T. hielt es nach den Erfahrungen des Vortages nicht für erforderlich, sämtliche Torpedoboote dauernd in Fahrt zu halten; wegen der navigatorischen Schwierigkeiten, der Minengefahr und der Überanstrengung von Personal und Material waren Einschränkungen geboten. Zur Beobachtung der Vorgänge im Moon-Sund genügte tagsüber eine Rotte Torpedoboote am Ostausgang in Fahrt, die übrigen Boote wurden 1,7 sm nordwestlich der Halbinsel Keinast mit kurzer Kette zu Anker gelegt, der Ankerplatz mit einer Platzboje bezeichnet. Hier lagen sie außerhalb des Feuerbereichs der bei dem Kumora-Riff stehenden russischen Kanonenboote. Bei der geringen Entfernung konnte einem Einbruch rechtzeitig in Gefechtsformation entgegengetreten werden. Ein solcher erfolgte zum ersten Male um 8.30 Uhr in Form eines ergebnislosen Feuerüberfalls, ausgeführt von zwei Kanonenbooten und drei Zerstörern. Das Ankeraufgehen und nähere Heranführen der Torpedoboote an die

Patrouillenboote genügte, um die Russen wieder in den Moon-Sund zurückzutreiben. Nach einer Stunde lag der I. F. d. T. wieder zu Anker.

Gegen Mittag meldeten sich die zum Suchen der Sperre am Vortage zur Verfügung gestellten fünf Räumboote der II. Minenräumdivision beim I. F. d. T. Ihm kam es zunächst darauf an, durch das in der Mitte der Kassar-Wiek liegende Minenfeld, das die Bewegungsfreiheit der Torpedoboote im Gefechtsfalle stark behinderte, eine Lücke zu schaffen. Das Steven-Wrack von „B 98" und das Wrack des „Grom" waren noch gut über Wasser sichtbar und konnten zur Bezeichnung des minenfreien Weges ausgenutzt werden; so sollte dieser zwischen beiden hindurch gelegt werden. Die Räumboote stellten eine anscheinend einreihige Winkelsperre fest, deren Scheitelpunkt etwa beim Wrack von „Grom" lag, während sich die Schenkel nach Nordwest und Südwest erstreckten: Bleikappenkugelminen mit schätzungsweise 150 kg Ladung, neue Minen mit Fettschicht, also erst kürzlich gelegt. Einen minenfreien Weg zwischen den Wracks herzustellen, gelang nicht.

Etwa zur gleichen Zeit erschien das Lazarettschiff „Viola" in der Kassar-Wiek auf dem Weg zum Kleinen Sund, um Verwundete der Abteilung Winterfeld abzuholen. Nach russischen Angaben wurde „Viola" von Moon aus gesichtet, als Truppentransporter angesprochen und dem Seebefehlshaber am Moon-Sund gemeldet. Admiral Bachireff ließ daraufhin den Kleinen Sund und die Nordwestküste der Insel Moon vom Moon-Sund her durch „Slawa" mit indirektem Feuer belegen, in das in Richtung auf den Steindamm und Orissar auch die schweren Geschütze von Woi einfielen, und schickte die Kanonenboote und Zerstörer zu einem Einbruch durch das Strumpf-Fahrwasser in die Kassar-Wiek. Die Aufschläge der „Slawa" lagen in der Nähe der Torpedoboote bei Keinast. Der I. F. d. T. war daher gerade Anker auf gegangen, um den Ankerplatz westwärts zu verlegen, als die Patrouillenrotte den Vorstoß des Gegners meldete. Er schloß sofort mit sämtlichen 11 Torpedobooten an die Bewachungsrotte heran, die bereits im feindlichen Feuer aus größter Entfernung lag. Als die Entfernung unter 100 hm gesunken war, wurde das Feuer erwidert; nach kurzer Zeit drehte der Gegner ab und ankerte östlich Kumora-Riff. Der I. F. d. T. war um 13.10 Uhr wieder auf der alten Stelle zu Anker. Die Tätigkeit der A-Boote im Kleinen Sund war durch das Feuer der „Slawa" nicht gestört worden. Aus der Lage der Aufschläge war aber zu schließen, daß das russische Feuer von Beobachtungsstellen an Land geleitet wurde; „T 144", „V 160" und die A-Boote beschossen daher eine halbe Stunde lang Häuser und sonstige Stellen auf der westlichen Landzunge von Moon und bei Keggowa, die als Beobachtungsstellen in Betracht kamen.

Nachdem der letzte Widerstand der Russen auf der Insel Ösel im Laufe des Vormittags gebrochen, der Durchbruch des III. Geschwaders durch die Minensperre der Irbenstraße noch im Laufe des Tages zu erwarten und der Übergang nach Moon für den 17. Oktober in Aussicht genommen war, wollte der Chef des Sonderverbandes die im Moon-Sund liegenden Streitkräfte noch vorher schwächen. Er gab daher dem I. F. d. T. den FT.-Befehl: Mit allen Mitteln bei Dunkelheit die russischen Streitkräfte im Moon-Sund und im Rigaischen Meerbusen angreifen, die A-Boote erst nach Erledigung der Aufgabe am Kleinen Sund." Der I. F. d. T. begab

sich vor Dunkelwerden mit „V 100" in die Nähe der Ansteuerungstonne am Westausgang der Durchfahrt zum Moon-Sund, um festzustellen, welche russischen Streitkräfte in der Bewachungsstellung standen. Im Nordosten wurde der Panzerkreuzer „Admiral Makaroff" zu Anker festgestellt, bei Kumora-Riff fünf Zerstörer. Von der Angriffsunternehmung in dieser Nacht gegen den Moon-Sund sah der I. F. d. T. ab und begründete es in seinem Kriegstagebuch folgendermaßen: „Von einem Ansetzen von Torpedobooten zum Nachtangriff in den Moon-Sund muß ich heute absehen. Die A-Boote haben ihre Aufgabe im Kleinen Sund noch nicht erledigt; von den T-Flottillen kommen die großen Boote der II. Flottille wegen der schwierigen navigatorischen Verhältnisse im Moon-Sund nicht in Frage, es bleibt also nur die 13. Halbflottille. Sie schon jetzt einzusetzen — ich muß mit Verlusten durch Minen oder durch Festkommen rechnen, ohne daß sie an den Feind gekommen sind — halte ich für verfrüht, da ich sie zur Sicherung der Kassar-Wiek für die Operationen der Armee noch brauche." Um 18.45 Uhr ging der I. F. d. T. auf dem Ankerplatz bei Pawasterort zu Anker, eine Patrouillenrotte der 13. Halbflottille in Fahrt übernahm Bewachung an der Durchfahrt zum Moon-Sund.

In der Irbenstraße

Die Ereignisse des Tages im Rigaischen Meerbusen wurden durch einen Luftschiffangriff in den frühesten Stunden des 16. Oktober eingeleitet. „LZ 113" und „LZ 120" warfen ihre ganze Bombenlast von 6000 kg mit guter Wirkung innerhalb der Bahn- und Hafenanlagen von Pernau ab, nachdem kurz vor ihnen auch „L 30" das gleiche Gebiet angegriffen hatte. Am späten Abend wiederholte „L 37" den Angriff auf Pernau mit 2000 kg Bomben, während „SL 8" wegen Motorschadens kehrtmachen mußte.

Am 16. Oktober war das Wetter für die Fortsetzung der Minenräumarbeiten besonders günstig; trotz der herbstlich ungünstigen Jahreszeit war es bereits der dritte Tag, an dem hier ruhiges Wetter herrschte: schwacher Südsüdwestwind, ganz leicht bewegte See, gute Sichtigkeit. Gegen 7 Uhr trat die III. Minenräumdivision, gefolgt von der 3. S-Halbflottille und der IV. Minenräumdivision, von der Sperrlücke 1 aus den Suchmarsch an und prüfte den Durchbruchsweg in 400 m Breite auf Minenfreiheit nach. In und eben nördlich der Sperrlücke 4 wurden noch Minen gefunden, ihre Beseitigung erforderte längere Zeit, sodaß die Kreuzer des B. d. A. d. O. und die Linienschiffe des III. Geschwaders, die sich um 6 Uhr in Bewegung gesetzt hatten, bis gegen 11 Uhr aufgehalten wurden. Während dieser Zeit sichtete „A 62" in nördlicher Richtung einen Prahm, der weiße Flaggen gesetzt hatte. Er wurde in Schlepp genommen; er hatte 300 Mann von der Besatzung von Sworbe an Bord und war tags zuvor auf der Flucht von seinem Schlepper losgeworfen worden, als dieser die 3. S-Halbflottille in Sicht bekam. In der Nacht war der Prahm in das russische Sperrgebiet getrieben. Der Chef der II. Minensuchflottille erhielt Befehl, ihn nach Arensburg schleppen zu lassen.

Nach Passieren der Sperre 4 wurde der Vormarsch auf Arensburg in folgender

Marschordnung aufgenommen: III. Minenräumdivision mit Räumgerät, 3. Minensuch-Halbflottille mit Suchgerät, 8. Minensuch-Halbflottille ohne Gerät, Flaggschiff des B. d. A. d. O. „Kolberg", 3. S-Halbflottille und IV. Minenräumdivision, beide hintereinander mit Gerät, zwei Sperrbrecher, „König", „Kronprinz", „Augsburg" und die Troßgruppe. Ohne Zwischenfall gelangte der ganze Verband aus dem russischen Sperrgebiet der Irbenstraße heraus; keinerlei Minen oder andere Hindernisse wurden im Durchbruchswege mehr gefunden. „Kolberg" hatte von Mittag ab im abgesuchten Wege gestoppt auf das Heranschließen des Verbandes gewartet. Nachdem die Linienschiffe aufgedampft waren, ankerte „Kolberg" als vorderstes Schiff in 57° 53,4′ N und 22° 16′ O, die übrigen Schiffe südlich davon im ausgebojten Fahrwasser. Die Tonnenleger „Wilhelms" und „Mellum" bezeichneten die Westseite der Sperrlücke 4 und des minenfreien Weges mit den Tonnen 8 bis 11. *Der Durchbruch durch das russische Sperrgebiet der Irbenstraße war damit beendet.*

Noch während der Fahrt traf um 11.30 Uhr auf „König" der FT.-Befehl des Sonderverbandes ein: „Mit allen Mitteln russische Streitkräfte im Moon-Sund und im Riga-Busen angreifen." Damit war eine bedeutsame Erweiterung der dem III. Geschwader bis jetzt gestellten Aufgabe angebahnt. Während bisher nach dem Einbruch das Ziel des zweiten Operationsabschnittes der Vormarsch nach Arensburg war mit dem Auftrage, Arensburg als Ankerplatz für die II. Staffel der Transportflotte und zu ihrer Entladung einzurichten, trat nun als Hauptaufgabe der beschleunigte Angriff auf den Moon-Sund in den Vordergrund. Daneben blieb Arensburg als zweite Aufgabe bestehen. Dementsprechend mußte der Chef des III. Geschwaders seine Streitkräfte teilen. Er beschloß, mit den kampfkräftigsten Schiffen noch am gleichen Tage bis zum Südausgang des Moon-Sundes vorzudringen, dort während der Nacht zu ankern und am 17. Oktober mit Tagesanbruch die russische Moon-Sund-Stellung und die dort befindlichen Seestreitkräfte anzugreifen. Hierzu wollte er die beiden Linienschiffe, die Kleinen Kreuzer „Kolberg" und „Straßburg", die VIII. Torpedobootsflottille, die 20. Torpedoboots-Halbflottille und die vier Boote der Vorposten-Halbflottille Ost verwenden. Die Aufgabe, Arensburg als Ausladehafen herzurichten, übertrug er „Augsburg". Gleichzeitig hatte der Kommandant dieses Schiffes durch die ihm zugeteilten Räumverbände, durch das Peilboot und die Tonnenleger den Durchbruchsweg durch das Sperrgebiet ausreichend mit gut verankerten Seezeichen bezeichnen und dauernd nachprüfen zu lassen. Der gesamte Troß sollte zunächst nach Arensburg gehen. Da zu beiden Aufgaben Such- und Räumverbände gebraucht wurden, mußte auch bei ihnen eine Teilung vorgenommen werden. Die IV. Minenräumdivision und die 3. S-Halbflottille hatten keine Mutterschiffe, auf denen ihre Motorboote eingesetzt werden konnten. Wurden sie nach dem Moon-Sund mitgenommen, so war der Verband an ihre geringe Marschgeschwindigkeit gebunden. Der Chef des III. Geschwaders wies daher beide Verbände der Verwendung in Arensburg und in der Irbenstraße zu. Dem nach dem Moon-Sund vormarschierenden Verbande teilte er die 3. und 8. Minensuch-Halbflottille unter Führung des Chefs der II. Minensuchflottille und die Motorboote der III. Minenräumdivision mit dem Mutterschiff „Indianola" zu.

Um 14.30 Uhr setzte sich der Verband in folgender Marschordnung wieder in Bewegung: An der Spitze die beiden Minensuch-Halbflottillen, davon eine mit ausgebrachtem Gerät, die andere in Bereitschaftsstellung, zwei Sperrbrecher mit ausgebrachtem Gerät, „König", „Kronprinz", „Kolberg", „Straßburg', „Indianola"; vier Vorpostenboote der Vorposten-Halbflottille Ost zur Verwendung als Markboote an wichtigen Kursänderungsstellen; die Torpedoboote bildeten U-Bootssicherung. Der Geschwaderchef hatte damit gerechnet, daß die Räumboote für die Marschfahrt auf „Indianola" eingesetzt sein würden. Sie kehrten aber erst so kurz vor dem Ankerlichten von ihrem Vormarsch auf Arensburg zurück, daß durch das Einsetzen ein zu großer Zeitverlust entstanden wäre. So wurde davon Abstand genommen, und die Räumdivision fuhr neben dem Spitzenschiff des Verbandes.

Gleichzeitig wurde „Augsburg" mit dem Troß nach Arensburg abgezweigt, gesichert durch die IV. Minenräumdivision und die 3. S-Halbflottille mit ausgebrachtem Gerät. „M 77" gab den Prahm mit den russischen Gefangenen an ein Vorpostenboot des Trosses ab.

Um 16.30 Uhr wurden „König" und „Kronprinz" von einem U-Boot von Backbord vorn her mit zwei Fehlschüssen angegriffen. Nach den Schüssen brach das U-Boot halb auftauchend zwischen beiden Schiffen durch. Die Schiffe eröffneten das Feuer nicht, und die Torpedoboote warfen keine Wasserbomben, weil das Boot die gleichen Netzabweiserantennen besaß wie die deutschen U-Boote und sie es deshalb für ein eigenes hielten, zumal bekannt war, daß „UC 57" und „UC 78" auf Wartestellungen im Rigaischen Meerbusen waren und „UC 78" seinen Standort tags zuvor in dem fraglichen Seegebiet gemeldet hatte. Der Entschluß zum sofortigen Feuereröffnen auf das U-Boot war in der Tat schwierig zu fassen gewesen. Gleich nachdem das U-Boot — es war das englische „C 27" — wieder untergetaucht war, lud es die Torpedorohre von neuem. Da der erwartete Angriff mit Wasserbomben zunächst nicht erfolgte, blieb der Kommandant des U-Bootes ruhig an der Linie der Fahrwasserbojen des abgesuchten Weges, weil er sich mit Recht sagte, daß sich hier noch weitere Gelegenheit zum Angriff bieten würde. Er setzte die Fahrt in westlicher Richtung fort in der Erwartung, daß andere deutsche Schiffe dem Linienschiffsverband folgen würden. Er sollte Recht behalten.

Kurz nach dem mißglückten Angriff auf die Linienschiffe sichtete „C 27" einen großen Dampfer, den es als Truppentransportdampfer ansprach. Es war „Indianola", die zwei beschädigte Motorboote ihrer Räumdivision eingesetzt hatte und nun zum Verbande aufdampfte. Um 16.45 Uhr wurde sie mittschiffs unter dem Schornstein von einem Torpedo getroffen. Das Schiff blieb schwimmfähig, war aber manövrierunfähig, weil Maschine und Heizraum ausgefallen waren. Sofort wurden die F-Boote der III. Räumdivision und vier Torpedoboote zur U-Bootsbekämpfung und zur Hilfe zu „Indianola" geschickt. „C 27" wurde von den Torpedobooten verfolgt und mit Wasserbomben beworfen, jedoch erfolglos, wie wir aus englischen Nachrichten wissen. Nach Ankunft mehrerer Vorpostenboote bei „Indianola", die in der Nähe der Unfallstelle geankert hatte, schlossen die Torpedoboote und die III. Minenräumdivision wieder zum Verbande auf. „Indianola" wurde nach Arensburg eingeschleppt.

Da „C 27" nur noch einen Torpedo hatte, beschloß der Kommandant, den

Rigaischen Meerbusen zu verlassen. Er lief am 17. Oktober westwärts, fand den ausgebojten Durchbruchsweg Irben—Arensburg, tauchte in der Nähe des Dal-Grundes und lotete sich unter Wasser weiter, offenbar südlich am Dal-Grund vorbei. Nach Dunkelwerden tauchte das Boot auf und ging in Überwasserfahrt nach Hangö.

Auch das in Wartestellung 1 sm nördlich Domesnäs stehende englische U-Boot „C 32" sichtete am gleichen Nachmittage den deutschen Linienschiffsverband, und zwar in nordwestlicher Richtung, etwa 5 sm ab. Das U-Boot nahm in Tauchfahrt Kurs Nord auf, um die von Westen kommenden Schiffe anzugreifen. Aber es gelang ihm nicht, sich vor den Verband in Angriffsstellung zu setzen. Nach Einbruch der Dunkelheit verlor es ihn aus Sicht. Der Kommandant schloß aber aus dem Kurs des deutschen Geschwaders, daß es sich auf dem Marsch nach dem Moon-Sund befand. Er steuerte daher in der Nacht den Südausgang des Moon-Sundes an, um den Feind zu suchen. Glücklicherweise fand er die südlich der dort ausliegenden Leuchttonne ankernden Linienschiffe während der Dunkelheit nicht.

Um sich gegen U-Bootsangriffe während der Nacht zu sichern, gab der Geschwaderchef den Torpedobooten den Befehl, die Fahrwasserbojenlaternen unmittelbar nach dem Passieren der Schiffe zu löschen. Auch nach dem Ankern der Schiffe im abgesuchten Fahrwasser sollten sie die Bojenlaternen um den Verband herum löschen und selber am Ende der Linie ankern. Auf den Kursänderungspunkten war je ein Vorpostenboot als Markschiff ausgelegt. Um 20.26 Uhr war der Verband südlich des Moon-Sundes mittels Nachtfahrtanzeigers zu Anker gebracht. In einer Sitzung auf dem Flaggschiff noch am späten Abend gab der Geschwaderchef dem B. d. A. d. O., den Kommandanten der Linienschiffe und Kreuzer und den Halbflottillenchefs mündlich die Befehle für die Operationen des 17. Oktober.

Die Lage am 16. Oktober abends

Auf Ösel war der Tag von den Truppen dazu benutzt worden, die Insel in all ihren Teilen zu besetzen, die Gefangenen einzubringen und zu entwaffnen, Munition und Nachschub heranzuziehen und Vorbereitungen für den Übergang nach Moon zu treffen. Auf Sworbe war Inf. Rgt. 131 südwärts bis Zerel vorgedrungen, ohne Widerstand zu finden, hatte 120 Offiziere und fast 4 000 Mann zu Gefangenen gemacht und 49 Geschütze erbeutet; die Batterien von Zerel waren in unbrauchbarem Zustand vorgefunden worden; zwar waren die Geschütze nicht zerstört, aber so viele wichtige und nicht schnell ersetzbare Teile waren entfernt, daß sie nicht so rasch wieder schußbereit zu machen waren. „Friedrich der Große" hatte beim Vorrücken der Truppen nicht einzugreifen gebraucht und war gegen Abend vom Sonderverband zur Kohlenergänzung nach Putzig entlassen worden.

In der Tagga-Bucht waren die Entladungsarbeiten so gut wie beendet, die letzten Dampfer konnten im Laufe des nächsten Tages nach Arensburg und Libau in Marsch gesetzt werden, so daß nur die für die Landung auf Dagö bestimmten Dampfer und Ausschiffungsmittel zurückblieben, klar zum Abruf nach Poka. Bis auf sieben große Dampfer und die Embargodampfer, die noch für die II. Staffel und später

für den Abtransport benötigt wurden, konnten die Schiffe der Transportflotte in die Heimat geschickt und den Reedereien zurückgegeben werden. Der Führer der II. Aufklärungsgruppe mit seinen Kreuzern sollte noch so lange in der Tagga-Bucht bleiben, bis Dagö genommen, die Anwesenheit von Seestreitkräften in der Kassar-Wiek nicht mehr nötig war und die Tagga-Bucht als Ausladungsstelle keinesfalls mehr in Betracht kam. Die Netzsperre sollte vorläufig liegenbleiben. „Markgraf" hatte Befehl, am Tage von der Tagga-Bucht zur Verstärkung des III. Geschwaders nach dem Rigaischen Meerbusen zu gehen, da dort Ausfälle während der kommenden Operationen nicht ausgeschlossen waren.

Zwar war „Augsburg" mit dem Troß der Gruppe Behncke noch nicht bis auf die Reede von Arensburg vorgedrungen, weil unmittelbar davor nochmals Minenräumarbeiten notwendig geworden waren, aber es stand zu erwarten, daß dieses Ziel am nächsten Tage mit dem frühesten erreicht sein würde, so daß Netzsperrverband und II. Transportstaffel dorthin dirigiert werden konnten.

Im Norden in der Kassar-Wiek und im Kleinen Sund, im Süden vor dem Moon-Sund standen Seestreitkräfte des Sonderverbandes entsprechend dem Operationsbefehl bereit, die Armee beim Übergang nach Moon und bei der Eroberung dieser Insel zu unterstützen. Die Ziele des zweiten Operationsabschnittes waren damit nicht nur erreicht, sondern bereits überschritten, indem Vizeadmiral Behncke am kommenden Tag den Kampf gegen den Moon-Sund und die dort stehenden russischen Seestreitkräfte eröffnen sollte. Vizeadmiral Ehrhard Schmidt konnte mit den Ergebnissen des zweiten Operationsabschnittes wohl zufrieden sein.

Der siebente Operationstag (17. Oktober)
Am Südeingang des Moon-Sundes

(Vgl. Karte Anlage 4)

Beim III. Geschwader und seinen Kreuzern war die Nacht ruhig verlaufen. 6 Uhr morgens sollte der Vormarsch beginnen.

Für die Entschlüsse des Geschwaderchefs war die Minenlage südlich des Moon-Sundes von ausschlaggebender Bedeutung. Aus dem russischen Geheim-Lotsenbuch war die Lage eines großen rechteckigen Sperrfeldes im Süd-Moon-Sund 5 sm südlich Werder bekannt. Auf „Grom" war eine Seekarte erbeutet worden, die weitere Sperren sowie von „Grom" im Süd-Moon-Sund gesteuerte Kurse enthielt. Mangels anderer rechtzeitiger Zustellungsmöglichkeiten wurden die wichtigsten Angaben im Laufe des 16. Oktober sowie noch am Morgen des 17. dem Chef des III. Geschwaders durch FT. übermittelt. Wie erst später festgestellt wurde, waren bei der Übermittlung verschiedene Fehler unterlaufen:

1. Es war nicht berücksichtigt worden, daß die Längenangaben der russischen Seekarten um 1,2 Längenminuten von den deutschen abwichen.

2. Durch unrichtige Schreibweise der Dezimalstellen der Breiten- und Längenminuten seitens der FT.-Stelle war die Lage einer neuen, trapezförmigen Minensperre südlich der alten rechteckigen Sperre fehlerhaft angegeben: südlicher und östlicher als in Wirklichkeit.
3. Eine weitere Minen- oder Netzsperre erhielt durch falsche Breitenangabe eine etwa um 90° veränderte Richtung.

Den Entschlüssen des Admirals Behncke lagen folgende Erwägungen zugrunde: um seine Artillerie gegen die Befestigungen von Woi und Werder und gegen die russischen Seestreitkräfte im Moon-Sund wirksam einzusetzen, mußte er westlich oder östlich der neuen Trapezsperre vorstoßen, dann nördlich dieser Sperre auf Ostwestkursen auf und ab stehen, beides mit Minen- und U-Bootssicherung; nur so konnte er das Breitseitfeuer auf wirksame Entfernung zum Tragen bringen. Für die Frage, ob westlich oder östlich der Trapezsperre vorgegangen werden sollte, war maßgebend, daß nach der ihm übermittelten Lage dieser Sperre zwischen ihrer Südostecke und der Larina-Bank nur wenig Platz war und der Weg dicht an die 10-m-Linie heranführte, deren Genauigkeit in der Karte zweifelhaft war, während zwischen dem Südwestende des Sperrfeldes und den für das Vorgehen gegen den Moon-Sund recht unbequem liegenden deutschen U-Boots-Minensperren immerhin eine Lücke von 1,4 sm Breite war.

Die Kreuzer des B. d. A. d. O., die ihm zunächst folgen sollten, hatten von der am Südwestende der Trapezsperre liegenden, von den U-Booten als brennend gemeldeten Leuchttonne aus selbständig hinter Minenschutz nach Nordwesten in den Kleinen Sund vorzugehen, um gegebenenfalls die Truppen beim Übergang nach Moon zu decken und den Angriff der Linienschiffe auf die Batterie Woi zu unterstützen. Dementsprechend hatte der Geschwaderchef am Abend vorher seine Befehle erteilt. Um 4.30 Uhr am 17. Oktober sollte der Verband seeklar sein.

Kurz vorher ging der Funkspruch über die zweite, oben unter 3. erwähnte neue russische Sperre ein. Danach lag eine lange, offenbar schmale Sperre in ungefähr nordsüdlicher Richtung zwischen den beiden russischen Minenfeldern, sie nach Norden und Süden überragend. Hierdurch wurden die Verhältnisse für das Vorgehen der Linienschiffe verändert und in hohem Grade erschwert. Die Sperre machte das beabsichtigte Auf- und Abstehen der Linienschiffe zwischen den Minenfeldern und damit die Ausnutzung der Breitseiten unmöglich. Die Chefs der II. Minensuchflottille, Kapitänleutnant Doflein, und der III. Minenräumdivision, Kapitänleutnant Weidgen, wurden an Bord gerufen und ihnen folgende neue Anweisungen gegeben:

1. Umgehen des Trapez-Minenfeldes von der Leuchttonne aus im Westen und Norden, Durchbruch der langen Sperre auf Ostnordostkurs zwischen beiden Minenfeldern, um unter die estnische Küste zu gelangen; an dieser entlang Vorstoß nach Norden in den Moon-Sund.
2. Absuchen eines breiten Streifens südlich des Trapezfeldes bis zur Larina-Bank-Tonne, um gegebenenfalls Manövrierfreiheit für die Linienschiffe zu Gefechten mit feindlichen Schiffen zu haben, die nördlich der Sperrfelder im Süd-Moon-Sund stehen.

3. Falls das Durchbrechen der langen Sperre nicht glückt oder zu viel Zeit kostet, Vorstoß nach Norden von der Larina-Bank aus, trotz der für die schweren Schiffe hier schwierigen navigatorischen Verhältnisse.

Durch diese notwendige Besprechung war Zeit verloren worden. Erst um 6 Uhr wurde bei auffrischendem Südsüdwestwind der Vormarsch in Richtung auf die erwähnte Leuchttonne angetreten. An der Spitze fuhr die 3. Minensuch-Halbflottille, Kapitänleutnant v. d. Marwitz, mit ausgebrachtem Gerät, dahinter die 8. Minensuch-Halbflottille, Kapitänleutnant Erich Koellner, und die III. Minenräumdivision, beide ohne Gerät, Suchfahrt 10 sm. Es folgten die beiden Sperrbrecher mit ausgebrachtem Gerät, dahinter in Kiellinie die Linienschiffe und die Kreuzer. Die Torpedoboote bildeten U-Bootssicherung.

Um 7 Uhr schwenkte die 3. Minensuch-Halbflottille 0,9 sm südlich der Leuchttonne auf Ostkurs und nahm geöffnete Suchformation ein, um den Suchstreifen südlich der Trapezsperre zu legen, während die 8. Halbflottille ihr Suchgerät ausbrachte und den Vormarsch nach Norden fortsetzte. Kurze Zeit danach schlippten bei beiden Halbflottillen nacheinander die Geräte aus, so daß Linienschiffe und Kreuzer zum Stehen gebracht werden mußten. Während die 3. Minensuch-Halbflottille nach erneutem Ausbringen des Geräts die Suchfahrt ostwärts ohne Störung fortsetzen konnte, wurden auf dem nördlichen Kurs dicht unter der Wasseroberfläche Minen festgestellt. Die 8. Minensuchflottille und die zu ihr vorgeschickte Räumdivision, die mit Räumgerät vorging, waren in die Südwestecke der Trapezsperre gestoßen.

Zur gleichen Zeit sichtete „König" in nordöstlicher Richtung unter der estnischen Küste zwei russische Zerstörer, die mit hoher Fahrt nach Norden liefen, und beschoß sie mit einigen Salven der schweren Artillerie. Peilungen und Messungen zeigten, daß sie augenscheinlich die Kurse steuerten, die in der Karte des „Grom" angegeben waren; es bestand also tatsächlich eine östliche Durchfahrt unter der Küste. Gleichzeitig wurden auf Kuiwast-Reede die Linienschiffe „Slawa" und „Graschdanin", der Panzerkreuzer „Bajan" und einige Dampfer und Zerstörer ausgemacht. Um 7.22 Uhr eröffneten die russischen Linienschiffe das Feuer auf die 8. Minensuch-Halbflottille, die III. Räumdivision und die südlich davon stehenden Sperrbrecher, in das zeitweise auch die schwere Batterie von Woi einfiel. Die Sperrbrecher wurden an den Schluß der Linie zurückgezogen, da sie im feindlichen Feuer als Minenschutz ungeeignet waren. Die 8. Minensuch-Halbflottille erhielt Befehl, die Räumarbeit an der gefundenen Sperre der III. Minenräumdivision zu überlassen und selber von der Leuchttonne ab in Richtung auf den Kleinen Sund einen minenfreien Weg für den Vorstoß der Kreuzer zu schaffen, unter Umgehung der deutschen U-Boots-Minensperren, deren Lage bekannt war.

Während des Suchmarsches stand die 8. Halbflottille unter dem Feuer der russischen Linienschiffe und der schweren Batterie von Woi. Die Aufschläge lagen dauernd innerhalb der Suchformation, besonders gut diejenigen der Batterie Woi, die offenbar die Minensuchboote erst auf wirksame Schußentfernung hatte herankommen lassen, bevor sie das Feuer eröffnete. Trotzdem erlitten weder Boote noch Geräte Beschädigungen durch Treffer oder Sprengstücke. Als die Geräte infolge Grundberührung (11 m Wasser) ausschlippten und aufgenommen werden mußten,

deckte sich die Halbflottille zeitweise durch Rauch- und Nebelentwicklung; hierin wurde sie von zwei ihr vom Chef des III. Geschwaders gesandten Torpedobooten wirksam unterstützt. Während des Aufnehmens der Geräte wurde sie vom B. d. A. d. O. zu „Kolberg" zurückgerufen, der sie weiter westlich anzusetzen beabsichtigte.

Auch die III. Minenräumdivision lag in der Zeit von 7.32 bis 8 Uhr dauernd unter dem Feuer der beiden russischen Linienschiffe, ohne sich in ihrer Arbeit stören zu lassen. „König" und „Kronprinz" waren nicht in der Lage, sie dagegen zu schützen. Durch Peilungen vom Flaggschiff aus wurde festgestellt, daß die Räumdivision noch nicht bis zur Nordsüdsperre vorgedrungen war, sondern noch mindestens 2,5 sm davon entfernt arbeitete. Daß sie in das trapezförmige Minenfeld geraten war, konnte der Chef des III. Geschwaders nicht wissen, denn dessen Lage war ihm ja unrichtig übermittelt worden. Er mußte vielmehr annehmen, daß das Gebiet zwischen den beiden Sperrfeldern unregelmäßig und ausgiebig auf breiter Fläche verseucht war. Die Absicht, die Linienschiffe zwischen den beiden Sperrfeldern nach Osten hindurch zu führen und dabei ihre Breitseiten ins Gefecht zu bringen, erschien unter diesen Umständen nicht durchführbar, der Weg südlich und östlich der Trapezsperre mußte eingeschlagen werden. Die III. Minenräumdivision wurde durch Signalbefehl zurückgeholt.

Um die Kreuzer nicht unnötig dem Feuer der russischen Linienschiffe und Küstenbatterien auszusetzen, wurde ihnen gegen 8 Uhr befohlen, zunächst nicht weiter vorzugehen. „König" und „Kronprinz" drehten in die von der 3. Minensuch-Halbflottille auf Ostkurs abgesuchte Fahrstraße ein. „Slawa" war inzwischen langsam nach Süden bis in die Nähe der Linie Paternoster—Werder vorgegangen und verlegte ihr Feuer von den Minensuch- und -räumbooten auf die nach Osten steuernden Linienschiffe. Zwar erwiderten diese mit der schweren Artillerie auf größter Schußweite — 204 hm —, aber sie erreichten den Gegner nicht. Dessen Aufschläge dagegen lagen gut, teilweise nur 50 m von „König" ab. Trotz ihrer weit überlegenen Kampfkraft befanden sich „König" und „Kronprinz" in taktisch unangenehmer Lage: die Reichweite der gegnerischen schweren Artillerie war größer als die eigene, und die deutschen Linienschiffe konnten dem feindlichen Feuer nicht ausweichen, da sie, wegen der Minengefahr an den abgesuchten schmalen Streifen gebunden, weder abwenden noch auf den Gegner zuwenden konnten. Der Geschwaderchef sah sich daher gezwungen, zunächst durch Kehrtwendung auf Westkurs zu gehen und sich dadurch aus dem Feuer der „Slawa" herauszuziehen, wahrlich keine erhebende Lage für ihn. Er beschloß nun zu warten, bis die 3. Minensuch-Halbflottille genügenden Vorsprung gewonnen hatte, um ihr dann erst nach Norden zu folgen. Um 8.40 Uhr stand diese bei der Larina-Bank und schwenkte nach Norden. „Slawa" hatte sich inzwischen nordwärts entfernt, „König" und „Kronprinz" machten kehrt und folgten der Minensuch-Halbflottille mit langsamer Fahrt. Dem B. d. A. d. O. teilte der Geschwaderchef seine Absicht mit und wies ihn an, nunmehr in Richtung auf den Kleinen Sund vorzugehen. Um 9 Uhr gab es bei der Halbflottille Marwitz einen kurzen Aufenthalt durch Minenalarm, sie war offenbar auf die Südostecke des trapezförmigen Minenfeldes gestoßen; ein neuer Kurs, ostwärts einer dort ausliegenden Boje, führte dann frei vom Minenfeld. Von diesem Zeitpunkt ab, etwa 9.10 Uhr, lag die 3. Minensuch-Halbflottille dauernd im schwersten Feuer der russischen Linienschiffe,

die sich wieder südwärts näherten, und später auch der Batterien auf Werder und Woi; unbeirrt setzte sie ihren Marsch fort; „M 77" und „M 67" wurden leicht beschädigt, blieben aber gefechtsfähig, Personen wurden nicht verletzt. Die russische Betonnung des Fahrwassers erleichterte die Navigierung wesentlich.

Vizeadmiral Behncke wartete mit den Linienschiffen zwischen der Larina- und der Awanasewa-Bank. Um die III. Minenräumdivision für alle Fälle am Schwerpunkt der Operationen zur Hand zu haben, ließ er sie um 9.40 Uhr nach der Ostseite herüberkommen. Sein Plan war, die 3. Minensuch-Halbflottille, bei der auch Kapitänleutnant Doflein auf „A 62" stand, bis zur Nordostecke des nördlichen Minenfeldes vorgehen zu lassen, von wo aus seine Linienschiffe mit höchster Schußweite der schweren Artillerie die Enge von Schildau erreichen konnten; war der Weg soweit vorbereitet, dann wollte er mit höchster Fahrt überraschend im Bugangriff vorstoßen, um auf diese Weise endlich die russischen Linienschiffe in wirksamen Feuerbereich zu bekommen.

Um 10 Uhr war es soweit: die russischen Schiffe hatten sich inzwischen wieder dem Süd-Moon-Sund genähert. Zuerst mit „Großer Fahrt", später mit „Äußerster Kraft" stießen „König" und „Kronprinz" vor, ganz wenig gestaffelt, damit auch „Kronprinz" die Bugartillerie zum Tragen bringen konnte. Um 10.13 Uhr eröffnete „König", 10,17 Uhr „Kronprinz" das Feuer. „König" beschoß die rechts stehende „Slawa", „Kronprinz" „Graschdanin" links von ihr; der noch weiter links stehende „Bajan" blieb zunächst unbeschossen und wurde erst gegen Ende des Gefechts von „König" unter Feuer genommen. Die russischen Schiffe drehten, sobald sie den Vorstoß erkannt hatten, ab und zogen sich nach Norden zurück, richteten jedoch in richtiger Erkenntnis der taktischen Bedeutung des Minensuchverbandes ihr Feuer weiter auf diesen, bis er um 10.35 Uhr wegen Ausschlippens des Geräts an der Nordostecke des nördlichen Minenfeldes zum Ansetzen eines neuen Anlaufs kehrt machte. Dann nahmen sie noch für kurze Zeit Feuerwechsel auf „König" und „Kronprinz" vor, während „Bajan" erst spät und wenig energisch in das Gefecht eingriff. „König" hatte in der dritten Salve einen Treffer auf „Slawa" beobachtet, nach dem das Schiff sofort merklich Schlagseite bekam, um 10.24 Uhr noch einen zweiten. „Kronprinz" konnte vier Treffer mit Brandwirkung auf „Graschdanin" sicher beobachten. „Bajan" erhielt 10.36 Uhr einen Treffer von „König". Die deutschen Schiffe wurden nicht getroffen. Um 10.40 Uhr stellten sie das Feuer ein, die geringste Schußentfernung war 165 hm gewesen. Der Widerstand der russischen Schiffe war gebrochen, sie zogen sich mit hoher Fahrt in den nördlichen Moon-Sund zurück; bald wurde erkannt, daß das eine der beiden Linienschiffe — der Schlagseite nach zu urteilen „Slawa" — nördlich Schildau festgekommen oder absichtlich auf Grund gesetzt war.

Zum Gefecht der Linienschiffe sind aus den russischen Berichten interessante Einzelheiten bekannt geworden. So hatten sich in der ersten Phase, während der Beschießung der deutschen Minensuchverbände, die Zahnstangen der Verschlüsse der beiden vorderen 30,5 cm auf „Slawa" verbogen, so daß der Turm ausfiel. Daher steuerte das Schiff zu Beginn der zweiten Phase, dem Vorstoß des III. Geschwaders, zunächst über den Achtersteven, um die Schußentfernung zu verkürzen, und hielt „König"

möglichst recht achteraus, um den hinteren Turm im Feuer halten zu können. „König" war schnell eingeschossen, aus der dritten Salve schlugen drei Granaten ein, alle Unterwassertreffer. Wallgänge, E-Räume und vordere Munitionsräume liefen voll Wasser, das elektrische Licht im Vorschiff ging aus; 1130 t Wasser drangen ins Vorschiff, sofort trat Schlagseite ein, die sich rasch auf 8° erhöhte; durch Gegenfluten konnte sie auf die Hälfte vermindert werden, aber der Tiefgang vorn stieg auf etwa 10,5 m, hinten 9,9 m. Nach wenigen Minuten schlugen wieder zwei Granaten fast auf derselben Stelle ins Batteriedeck, die allerhand Zerstörungen und Feuer verursachten (der zweite von „König" um 10.24 Uhr beobachtete Treffer), das aber binnen einer Viertelstunde gelöscht war. Um 10.39 Uhr bekam „Slawa" noch zwei weitere Unterwassertreffer, von denen der eine starke Zerstörungen in den Mannschaftsräumen verursachte, der andere den Gürtelpanzer durchschlug und ein Kohlenbunkerschott einbeulte. „Graschdanin" erhielt den Berichten zufolge nur zwei Treffer, deren einer Brände verursachte, die rasch gelöscht waren, während der andere den Panzer durchschlug; seine zahlreichen Splitter beschädigten zwei Dynamomaschinen und mehrere Dampfrohre; das Schiff blieb gefechtsfähig. Der von „König" auf „Bajan" erzielte Treffer durchschlug Oberdeck und Batteriedeck und krepierte tief unten im Schiff, wo er starke Brände verursachte, die erst nach 24 Stunden gelöscht waren. Um 10.30 Uhr gab Admiral Bachireff das Signal zum Rückzug aller Seestreitkräfte in den Nord-Moon-Sund, der in voller Ordnung erfolgte, obwohl sechs Seeflugzeuge mindestens 40 Bomben namentlich auf die kleineren Schiffe warfen, von denen aber keins getroffen wurde. „Slawa", deren Tiefgang das Passieren der ausgebaggerten Rinne unmöglich machte, erhielt Befehl, sich nach dem Einlaufen von „Bajan" und „Graschdanin" quer im Eingang der ausgebaggerten Rinne zu versenken; sie kam aber bereits vorher fest und sollte nun gesprengt werden. Kurz vor dem Aufsetzen des Schiffes brach eine Panik unter der Besatzung aus, die sich bisher einwandfrei gehalten hatte; infolgedessen wurden die Befehle zur Sprengung unvollkommen ausgeführt. Zur vollen Vernichtung schossen drei Zerstörer sechs Torpedos auf das Schiff ab, von denen nur einer detonierte (die vom I. F. d. T. um 11.55 Uhr beobachtete Detonation, siehe Seite 269). — Admiral Bachireff beabsichtigte noch nicht, den Moon-Sund ganz zu räumen und sofort nach dem Finnischen Meerbusen auszulaufen, da er am 18. Oktober einen Versuch machen wollte, möglichst viele Truppen von Moon abzutransportieren. Überdies waren vor dem Nord-Moon-Sund U-Bootsminen gefunden worden; ein minenfreier Weg mußte erst geschaffen werden.

Während des Gefechts hatten bereits die Minenleger „Pripjetj" und „Bureja" das Strumpffahrwasser gründlich mit Minen verseucht, nun legten auch noch die Zerstörer am Ausgang der Durchfahrt zur Kassar-Wiek eine dreifache Minensperre (die vom I. F. d. T. beobachteten „eigentümlichen Bewegungen").

Um die ausgebaggerte Rinne vollends zu sperren, wurden in ihr die Dampfer „Glagol", „Pokoj", „General Zimmermann" und das Lotsenfahrzeug „Artelјeschtschik" versenkt. Sie sperrten die etwa 60 m breite Rinne, so daß Kleine Kreuzer nicht passieren konnten. Für die deutschen Linienschiffe war die Rinne wegen der zu geringen Tiefe von 9 m ohnehin nicht befahrbar.

Um 10.46 Uhr hatte die Batterie Werder das Feuer auf die deutschen Linienschiffe eröffnet; sie wurde von „König" nach kurzer Zeit zum Schweigen gebracht; Brände der Signalstation und anderer Gebäude sowie starke Detonationen ließen darauf schließen, daß sie aufgegeben wurde. 11.09 Uhr wurden beide Linienschiffe etwa querab Selglaid mit kurzer Kette zu Anker gebracht, weil 300 m vor der 3. Minensuch-Halbflottille runde Faßtonnen gesichtet wurden, die erst untersucht werden mußten. Von 11.15 bis 11.35 Uhr feuerte „König" langsam mit schwerer Artillerie auf die 15-cm-Batterie von Woi, die auch vor kurzem Feuer eröffnet hatte. Im Gegensatz zu dem Feuer der russischen Linienschiffe und der schweren Batterie Woi war das Feuer der 15-cm-Batterie schlecht geleitet; bald stellte auch Woi das Feuer ein.

Als Beobachter bei der Beschießung der Küstenwerke waren vom Chef des III. Geschwaders zwei Artillerieflugzeuge angefordert worden, die aber zu spät kamen. Das eine mußte, als es gebraucht werden sollte, zur Brennstoffergänzung nach Arensburg fliegen, das andere gab einige Beobachtungen über Woi ab. Gute Flugzeugbeobachtung wäre an sich nützlich gewesen, doch war sie hier nicht unbedingt erforderlich, da die Batterie Woi gut einzusehen, die Batterie Werder durch ihr Mündungsfeuer sicher festgestellt war.

Um 11.28 Uhr war auf den Linienschiffen falscher U-Bootsalarm gegeben worden: ein Pricken war für ein Seerohr gehalten worden. Nach den Vorgängen des gestrigen Tages erschienen U-Bootsangriffe immerhin nicht ausgeschlossen, deshalb entschloß sich der Geschwaderchef, um 12 Uhr wieder Anker auf zu gehen und mit langsamer Fahrt unter U-Bootssicherung in dem abgesuchten östlichen Fahrwasser auf und ab zu stehen. Um 12.08 Uhr wurde erneut U-Bootsalarm gegeben: Backbord voraus in 350° war zeitweise der Turm eines U-Botes sichtbar. Die Torpedoboote erhielten Befehl, es zu jagen, warfen auch Wasserbomben, das Boot wurde nicht wieder gesichtet. Wahrscheinlich hat es sich auch hierbei um eine Täuschung gehandelt, da die Tagebuchauszüge der englischen U-Boote nichts darüber enthalten. Es könnte aber auch das aus dem Moon-Sund in den Rigaischen Meerbusen ausbrechende „C 26" gewesen sein, über dessen Bewegungen in den Tagebuchauszügen wenig zu finden ist.

Um 16.44 Uhr ging durch Funkspruch eine Beobachtung des I. F. d. T. aus der Kassar-Wiek ein: „Seit 15 Uhr ziehen sich alle feindlichen Streitkräfte nach dem nördlichen Moon-Sund zurück mit Ausnahme eines Linienschiffs." Der Feind hatte also Kuiwast-Reede und den mittleren Moon-Sund preisgegeben. Nun kam es dem Geschwaderchef darauf an, möglichst bald einen Weg zur Kuiwast-Reede zu gewinnen, um von dort aus das Entkommen der russischen Truppen von Moon nach dem Festland zu verhindern. Er hatte daher bereits mittags den Chef der II. Minensuchflottille angewiesen, einen minenfreien Weg dorthin zu bahnen. Während am Vormittag alle Schwierigkeiten bei den Such- und -räumarbeiten rasch überwunden worden waren, kamen diese am Nachmittag nicht recht vorwärts. Die Geräte schlippten bei der geringen Wassertiefe und dem unreinen Grund mit der für Linienschiffe notwendigen Tiefensteuerung andauernd aus. Auch der bei Südsüdostwind zunehmende Seegang beeinträchtigte die Arbeiten; die Räumdivision hatte wegen des Seegangs bereits die Arbeit einstellen müssen. „A 62" war allein in Richtung

Kuiwast vorgegangen und dabei auf eine Netzsperre gestoßen, die sich parallel zur Linie Wirelaid—Werder südlich davon in SW—NO-Richtung erstreckte. Eine Sperrlücke zu finden, gelang ihm zunächst nicht, da die Russen offenbar das Verschlußstück eingefügt hatten. Um 15.40 Uhr wurden die Arbeiten auf Befehl des Geschwaderchefs abgebrochen, der um 17 Uhr mit den Linienschiffen, gesichert durch Torpedoboote, südwestlich der Trapezsperre ankerte. „A 62" und die 3. Minensuch-Halbflottille ankerten 17.30 Uhr bei ihm.

Der B. d. A. d. O., dem der Chef des III. Geschwaders den Durchbruch nach dem Kleinen Sund am Vormittag befohlen hatte, konnte zunächst aus den Meldungen der an der Südwestecke der Trapezsperre tätigen Verbände kein Bild über die dortigen Minenverhältnisse gewinnen; kein Wunder, waren doch die aus der „Grom"-Karte übermittelten Angaben falsch. Nicht weniger mißlich war für seine Aufgabe die Lage der deutschen U-Bootsminensperren. Zudem stand für die Sucharbeiten nur die 8. Minensuch-Halbflottille zur Verfügung, weil die III. Minenräumdivision zu „König" gerufen war. Als die 8. Halbflottille unter dem Schutz des Rauch- und Nebelschleiers bei „Kolberg" angelangt war, hatten die russischen Schiffe sich bereits nach Norden zurückgezogen, die Küstenbatterien das Feuer eingestellt. Um 11.25 Uhr traten die beiden Kreuzer, die 8. Minensuch-Halbflottille mit Gerät voraus, die Sperrbrecher 2 sm dahinter, den Vormarsch nach Nordwesten an. Mehrfach schlippten die Geräte infolge Grundberührung aus und verursachten Aufenthalt, aber es gelang, zwischen den deutschen U-Bootsminensperren und der 10-m-Linie bis in den Kleinen Sund vorzudringen. Die letzte Strecke konnte wegen ungenügender Wassertiefe nicht mit Gerät befahren werden; die Halbflottille mußte sich auf Ausloten und Ausbojen beschränken; das Fehlen eines Räumverbandes für die Arbeiten auf flachem Wasser wurde störend empfunden.

Beim Ausloten kamen „T 53" und „A 35" auf steinigem Grunde für kurze Zeit fest, waren aber bald ohne Beschädigungen wieder frei. In dem Bestreben, die Landungstruppen am Kleinen Sund zu unterstützen und die zum Schweigen gebrachten Batterien von Woi möglichst schnell zu besetzen, nahm Konteradmiral Hopman die Verantwortung auf sich, den Minensuchbooten auf der nichtabgesuchten Strecke in den Kleinen Sund zu folgen. Von 13.35 bis 13.45 beschoß „Kolberg" die Batterie Woi, ohne daß diese erwiderte. Um 14.45 Uhr fragte der B. d. A. d. O. durch FT. beim I. F. d. T. in der Kassar-Wiek an: „Stehe vor Kleinen Sund. Wo stehen eigene Truppen? Welche Ziele soll ich beschießen?" Die Antwort lautete: „Beschießung Moon-Insel nur auf Anforderung der Armee."

Die Kreuzer ankerten um 14.25 Uhr in der Südeinfahrt des Kleinen Sundes. Nach Beobachtungen von Bord aus schienen die Geschütze der Batterien intakt zu sein, die schnelle Besetzung und das Halten der Batterien bis zum Eintreffen der Truppen war daher geboten. Auf jedem Kreuzer wurden 40 Mann und 2 Maschinengewehre bereitgestellt und um 15.45 Uhr, geführt von Leutnant z. S. Kelm, unter Bedeckung von zwei M-Booten an Land gesetzt; um 17.30 Uhr meldete ein weißer Stern von Land, daß die Besetzung ohne Gegenwirkung ausgeführt war; wie sich zeigte, waren fast alle Geschütze durch Sprengwirkung unbrauchbar gemacht, zwei davon konnten vielleicht wieder schnell feuerbereit gemacht werden. Die kleine Lan-

dungsabteilung der beiden Kreuzer war die erste deutsche Truppe, die auf Moon Fuß faßte.

Um 15 Uhr kam das Flugzeug 1291, das über Woi zur Beobachtung eingesetzt und von Kavallerie beschossen worden war, längsseit „Kolberg", es hatte ein Ruderboot mit sieben russischen Matrosen aus Zerel aufgebracht, die aus Arensburg geflüchtet waren; das Boot wurde von der Motorjolle des Kreuzers „Kolberg" eingeschleppt, die Gefangenen wurden nach Vernehmung — unwesentliche Angaben — an eins der M-Boote abgegeben.

Um 16.20 Uhr wies der B. d. A. d. O. die Chefs der X. Flottille und der 20. Halbflottille an, mit den Booten möglichst weit innerhalb des Kleinen Sundes zu ankern, um gegebenenfalls die Truppen besser unterstützen zu können, deren Übergang nach Moon möglicherweise im Laufe der Nacht vor sich gehen würde.

Die beiden U-Boote „UC 57 und „UC 78" wurden mit Einverständnis des Chefs des III. Geschwaders nach Dünamünde entlassen, da Angriffsziele für sie im Rigaischen Meerbusen nicht mehr vorhanden waren. Ein Funkspruch des B. d. A. d. O.: „Ösel genommen. Russische Streitkräfte auf Rückzug nach Norden" wies die vor dem Nordausgang des Moon-Sundes und im Finnischen Meerbusen stehenden U-Boote „UC 56", „UC 58", „UC 59" und „UC 60 " auf besondere Aufmerksamkeit hin.

Für den folgenden Morgen beabsichtigte der B. d. A. d. O. mit der 8. Minensuch-Halbflottille einen Weg westlich der Paternoster-Netzsperre nach Kuiwast-Reede zu bahnen und dann mit den Kreuzern und Sperrbrechern dorthin zu gehen. Der Chef des III. Geschwaders war damit einverstanden; er selber hatte vor, die bei ihm stehenden Such- und Räumverbände weiter am Ostweg arbeiten zu lassen und, wenn irgend möglich, einen Weg für die schweren Schiffe nach Kuiwast ausfindig zu machen; da die russischen Linienschiffe wiederholt im Rigaischen Meerbusen gewesen waren, mußte eine Möglichkeit vorhanden sein.

In einer kurzen FT.-Lagemeldung über die Erfolge des Tages an den Chef des Sonderverbandes betonte Vizeadmiral Behncke das mustergültige Verhalten der Minensuch- und -räumverbände im schweren Feuer, wie er auch im späteren zusammenfassenden Bericht über die Unternehmung zum Ausdruck brachte, „daß wie der ganze, ohne Minenunfall verlaufene Anmarsch durch den Rigaischen Meerbusen, so auch der militärische Erfolg des 17. Oktober in erster Linie der vortrefflichen Arbeit der beteiligten Minensuch- und -räumverbände unter ihren Führern Kapitänleutnants Doflein, v. d. Marwitz, Erich Koellner und Weidgen zu danken war. Nur im Vertrauen auf ihr gewandtes, zuverlässiges Arbeiten und ihr rücksichtsloses Durchhalten auch im schweren, feindlichen Feuer konnte ich den Angriff, wie geschehen, ansetzen."

Am Soëlo-Sund

Im Laufe der Nacht zum 17. Oktober war ein schriftlicher Befehl des Sonderverbandes auf „Emden" eingegangen, der die Überführung der Vortruppen für die Besetzung von Dagö sowie die Vorbereitungen für die Einschiffung der Haupttruppen

bei Murrika und deren Landung in Serro dem Kommandanten „Emden" übertrug. Ein Radfahr-Bataillon als Vortrupp konnte jederzeit eintreffen und war sofort nach Serro zu überführen, um den Brückenkopf fest in Besitz zu nehmen. Die in der Tagga-Bucht klarliegenden Transportdampfer sollten erst dann nach Murrika-Serro gehen, wenn die Südspitze Dagös fest in deutscher Hand war, um die wertvolle Ladung der Dampfer nicht unnötigen Gefahren auszusetzen. Danach konnten die Feldbatterie und das Massengut in Dagö ausgeladen werden, auch wenn die Haupttruppen noch nicht eingetroffen waren.

Die von Mannschaften von „Emden" und „Kaiser" begonnene Brücke bei Murrika wurde beschleunigt fertiggebaut; da aber der zunehmende Südwestwind und Seegang die Einschiffungsarbeiten in der Poka-Bucht leicht unmöglich machen konnten, wurde mit dem Chef der S-Flottille vereinbart, eine zweite Einschiffungsstelle auf der Ostseite von Pamerort bei Soëla vorzubereiten; dort war eine Brücke, an der Fahrzeuge bis zu 2 m Tiefgang anlegen konnten. Die Vorbereitungen an dieser Stelle und die etwaige Überführung übernahm die S-Flottille. Ein über Land entsandtes Flugzeug, das das Radfahr-Bataillon suchen sollte, meldete bald darauf durch Sternsignal, daß sein Standort gefunden war; später kam Nachricht über die Signalstation Pamerort, das Bataillon würde um die Mittagszeit eintreffen; die Ankunft verzögerte sich aber infolge der schlechten Wege bis zum nächsten Morgen. Mittags erschien die Transportgruppe für Murrika-Serro, bestehend aus den Dampfern „Oswald", „Sangara" und „Borderland" mit den nötigen Pferdebooten, Prähmen u. dgl. Der Ausschiffungsleiter, Kapitänleutnant d. R. Landsky, wurde mit „Oswald" und „Sangara" auf die vorbereiteten Ankerplätze nach Toffri geschickt, um die Landungsstelle bei Serro einzurichten. Feldbatterie und Schwergut sollten erst auf besonderen Befehl gelandet werden. „Borderland" wurde bei Murrika behalten.

Von 9.25 Uhr bis 10 Uhr hatte „Kaiser" das Vorbereitungsfeuer auf das Gelände um den Brückenkopf von Serro gelegt, und unmittelbar danach war die Abteilung Ahlefeld an Land gegangen. Später erhielt sie Anweisung, sich am Nachmittage wieder einzuschiffen, falls bis 17 Uhr keine Nachricht von „Emden" eingegangen war, daß die Radfahrgruppe noch bestimmt bis zur Dunkelheit gelandet werden würde. Um 16 Uhr meldete Kapitänleutnant v. Ahlefeld, die Einschiffung sei nicht mehr möglich, eine Offizierspatrouille sei weit ins Land vorgedrungen, um in den Rücken der Russen zu gelangen, die Fernsprechverbindung zu ihr sei unterbrochen. Kurz darauf kam die Meldung: „Gefecht bei Metsalauk, habe Verluste." Bald folgten weitere beunruhigende Nachrichten: „Starker Wagenverkehr auf der Straße Tilga—Jauste und Truppenansammlungen bei Emmast." „Ziehe mich auf Landestelle zurück und versuche Landungskorps wieder einzuschiffen. Verluste durch MG.-Feuer. Ein Offizier gefallen. Feind zwischen Emmast und Metsalauk 600 Mann stark." „Brückenkopfstellung muß wegen Verwundetenrücktransport besetzt bleiben." Die Lage der Landungsabteilung war schwierig geworden; „Emden" und „Kaiser" konnten artilleristisch nicht helfen, weil die Stellung der Vorposten und der vermißten Offizierspatrouille nicht bekannt waren. Entschloß sich der Gegner, den Brückenkopf während der Nacht mit überlegenen Kräften zu überrennen, so konnte Kapitänleutnant v. Ahlefeld nur versuchen, unter artilleristischer Unterstützung der bei Serro

liegenden Torpedoboote, Fischdampfer und Logger die Stellung zu halten oder die Wiedereinschiffung zu bewerkstelligen. Griff der Gegner während der Nacht nicht an, dann war die Lage gesichert, da von den Kommandanten „Kaiser" und „Emden" vereinbart war, mit Hellwerden das Anmarschgelände des Gegners unter energisches Feuer zu nehmen. Entsprechend wurden Kapitänleutnant v. Ahlefeld und der Gruppenführer der dritten Gruppe der 2. S-Halbflottille auf Fischdampfer „Baden", Oberleutnant z. S. d. R. Kroenke, benachrichtigt. Eine FT.-Meldung an den Sonderverband über die Lage der Landungsabteilung wurde von „Emden" nicht gemacht, da sie nur beunruhigend wirken würde und der Sonderverband doch nicht helfen konnte. Die Nacht verlief ruhig, der Russe fand den Entschluß zum Angriff nicht.

In der Kassar-Wiek

Mit Hellwerden am 17. Oktober hatte Kommodore Heinrich die patrouillierende Rotte der 13. Torpedoboots-Halbflottille durch eine Rotte der II. Flottille ablösen lassen und den Ankerplatz der Unterstützungsgruppen auf die Tagstellung nördlich St. Johannis verlegt. Zunächst nahmen die Torpedoboote gruppenweise nacheinander Munition von „V 45", „V 44" und „T 139", die 1830 Schuß 10,5-cm-Munition gebracht hatten.

Die fünf Räumboote der II. Minenräumdivision erhielten den Auftrag, als erstes die Endpunkte der tags zuvor gefundenen Winkelsperre zu suchen und zu bezeichnen. Gegen Mittag mußten sie wegen Brennstoffmangels die Arbeit abbrechen und zu ihrem Mutterschiff in die Tagga-Bucht gehen.

Starker Kanonendonner aus dem südlichen Moon-Sund im Laufe des Vormittags wurde als Vorstoß des III. Geschwaders gedeutet und veranlaßte den I. F. d. T., mit „V 100" an die Durchfahrt zum Moon-Sund zu gehen, um Einblick in die dortigen Vorgänge zu nehmen. Um 11.45 Uhr wurden im Moon-Sund alle russischen Streitkräfte in lebhafter Bewegung, meist in nördlicher Richtung, beobachtet. Um 11.55 Uhr wurde auf einem Linienschiff, das östlich der Südspitze von Kumora still lag, eine Detonationswolke gesehen, es konnte ein Treffer sein, vielleicht auch eine Sprengung. Um 13.10 Uhr meldete der I. F. d. T. dem Sonderverbande seine Beobachtungen zum erstenmal, später laufend. Gleichzeitig wurde der Funkspruch des III. Geschwaders über die Ereignisse des Vormittags abgehört. Um 15 Uhr stieß Kommodore Heinrich mit „V 100" bis in die Durchfahrt zum Moon-Sund vor und geriet dort in gut liegendes Feuer der Kanonenboote und des „Makaroff", während die aus dem Strumpffahrwasser nach Norden steuernden Zerstörer sich nicht am Feuer beteiligten, obwohl „V 100" in ihrer Reichweite war. Der F. d. T. beobachtete bei ihnen, wie er in seinem Kriegstagebuch sagt, „eigentümliche Bewegungen", ohne offenbar den Schluß zu ziehen, sie könnten beim Minenlegen sein. Zur Patrouillenrotte zurückgekehrt, besprach er mit dem Chef der 13. Torpedoboots-Halbflottille die Möglichkeit eines Nachtvorstoßes seiner Halbflottille in den südlichen Moon-Sund. Kapitänleutnant Zander hielt die Aufgabe navigatorisch für ausführbar und erhielt den Auftrag, mit „S 61", „S 64" und „S 74" — „S 63" war zur Tagga-Bucht entsandt — in

der kommenden Nacht in den Süd-Moon-Sund zum Angriff auf feindliche Streitkräfte und zur Unterbindung des Flüchtlingsverkehrs von Moon nach dem Festlande vorzudringen. „S 50" wurde ihm als navigatorisches Markboot im Moon-Sund-Zugang zugeteilt, an der Stelle der Leuchttonne, deren Lampe von den Russen beim Rückzug zerstört worden war. Kommodore Heinrich begründet den Entschluß zu diesem Vorstoß in seinem Kriegstagebuch mit folgenden Ausführungen: „Zu dem Ansetzen der Torpedobootsgruppe bewegt mich in erster Linie die Absicht, das Entkommen der „Slawa" zu verhindern; ich vermute, daß sie wegen ihres Tiefgangs nicht nach Norden aus dem Moon-Sund hinaus kann und mit Vonbordgabe der Ausrüstung zur Verringerung des Tiefgangs beschäftigt ist. Es ist aber auch denkbar, daß „Slawa" von der Besatzung bereits aufgegeben und zur Sperrung des Fahrwassers auf Grund gesetzt ist. Würde ich mich durch diese Überlegung leiten lassen und entkommt der Panzer während der Nacht, fürchte ich den ewigen und unwiderlegbaren Vorwurf, daß nichts zu ihrer Vernichtung geschehen sei. Daher mein Befehl an Zander. Einen Torpedobootsvorstoß in den nördlichen Moon-Sund halte ich in Anbetracht der hellen Nacht und der am Tage beobachteten Bewachung der schmalen Zufahrt östlich Krukholm durch Kanonenboote für aussichtslos."

Er fragte beim III. Geschwader an, ob und welche eigenen Streitkräfte bei Dunkelheit südlich Schildau liegen würden und gab im Anschluß daran die FT.-Mitteilung an den Chef des Sonderverbandes und das III. Geschwader: „13. Halbflottille heute Nacht in 162 epsilon und 117 gamma zu erwarten. Weitere Aufgabe für morgen Unterbindung Verkehr Moon-Insel—Festland. I. F. d. T." Um 16.40 Uhr fügte er noch die FT.-Meldung hinzu: „Von 15 Uhr ab Abzug aller feindlichen Streitkräfte nach dem nördlichen Moon-Sund mit Ausnahme eines Linienschiffes. Drei Kanonenboote jetzt 160 epsilon Mitte" (Mitte der Südeinfahrt zum Nord-Moon-Sund). Um 18.30 Uhr kam die Antwort des III. Geschwaders: „Südlich Schildau weder eigene noch feindliche Streitkräfte." Für die Nacht legte der I. F. d. T. „V 100" und drei Boote der II. Flottille nördlich St. Johannis zu Anker, „B 97" und „V 46" nördlich Keinast, letztere, um im Bedarfsfalle den Übergang unserer Truppen von Pulipank nach Keinast zu unterstützen.

Bei Südwestwind Stärke 2 bis 3, ruhiger See und guter Sichtigkeit setzte um 22 Uhr Kapitänleutnant Zander zum Vorstoß an, nachdem „S 50" die Markbootstellung eingenommen hatte. In der Reihenfolge „S 61", „S 64", „V 74" wurde mit geringer Fahrt unter dauerndem Loten vorgegangen. Um 23.20 Uhr kam Steuerbord voraus ein rotes Licht in Sicht, anscheinend eines der Leitfeuer auf der Insel Schildau. Gleich nach Mitternacht erfolgte unter dem zweiten Boote, „S 64", eine schwere Minendetonation zwischen zweitem und drittem Kessel; das Boot war sofort bewegungsunfähig, schwamm aber noch. Der Halbflottillenchef ging mit „S 61" zu dem havarierten Boot zurück, um es über den Achtersteven aus dem Minenfeld zu schleppen, wobei mehrere Minen gesichtet wurden. Da sie trotz aufmerksamen Ausgucks vorher nicht bemerkt waren, nahm er an, daß sie durch die Minendetonation an die Oberfläche gekommen waren. „V 74" ging nach der Detonation „Äußerste Kraft" zurück und ankerte als Markboot westlich der Unfallstelle. „S 64" war kaum 100 m weit geschleppt worden, als es auf Grund sank und aufgegeben werden mußte.

„S 61" ging längsseit, nahm die Besatzung über und wand sich zwischen den zahlreichen an der Oberfläche stehenden Minen hindurch nach Westen aus dem Minenfeld heraus. Durch die große Zahl der Oberflächenstände, die teilweise auf nächste Entfernung passiert werden mußten, wurde das Manöver sehr schwierig; die als Markboot bei gesichteten Minen verwandten Beiboote von „S 61" und „S 74" erwiesen sich als sehr nützlich. Um 1 Uhr wurde „S 64", das noch nicht völlig gesunken war, durch zwei Sprengpatronen endgültig versenkt. Sechs Mann — die Bedienung des vorderen Kessels — waren gefallen, fünf verwundet. Da das dichte Minenfeld den westlichen Teil der Durchfahrt anscheinend völlig sperrte, gab der Halbflottillenchef die Unternehmung auf und kehrte zu „V 100" zurück.

„S 61" erhielt beim Längsseitgehen bei „S 64" ein Leck in der Wasserlinie, „V 74" beschädigte sich die Schraubenflügel; beide Boote waren nicht mehr voll verwendungsfähig, vor allem nicht auf offener See.

Durch diese Ausfälle waren die Torpedobootsstreitkräfte nicht unbeträchtlich weiter geschwächt. Der Chef des Sonderverbandes nahm dazu in seinem Kriegstagebuch folgendermaßen Stellung: „Der Einsatz war und bleibt erforderlich, weil nur die völlige Beherrschung der Kassar-Wiek die für die Armee so nötige Unterstützung beim Übergang nach Moon ermöglichte. Der Einsatz hat sich auch gelohnt. Ohne die Unterstützung durch die A-Boote der Flottille Rosenberg hätte sich die Abteilung Winterfeld im Brückenkopf von Orissar nicht halten können. Dadurch allein wurde das Abdrängen der nach Moon fliehenden Russen nach Südosten und ihre Einkreisung möglich. Das Einsetzen der A-Boote im Kleinen Sund war aber wiederum nur möglich, solange die Torpedobootsstreitkräfte des I. F. d. T. die Ostseite der Kassar-Wiek hielten.

Schließlich war es von hoher Bedeutung, die Kassar-Wiek und den Kleinen Sund zu halten, während gleichzeitig das III. Geschwader von Süden in den Moon-Sund eindrang, und so wurde die volle Einklammerung von Moon erzielt und ein Entkommen der Russen über See verhindert.

So tritt auch bei dieser Operation klar zutage: der nur durch Kampf und entsprechenden Einsatz zu erringende Vorteil der Seeherrschaft mit seinen Wirkungen für den Sieger."

Am nördlichen Kleinen Sund

Am Morgen des 17. Oktober, noch vor Hellwerden, war der Chef der S-Flottille mit „T 144" bei dem Lazarettschiff „Viola" in der Nähe von Pulipank längsseit gegangen, hatte die Einschiffung und den Abtransport von Verwundeten geregelt und war dann auf „A 28" übergestiegen, um Anordnungen für die Beschießung des Steindamms von Orissar zu geben. Die Leitung der Beschießung übertrug er „A 32", das um 7.20 Uhr nach Munitionsauffüllung eingetroffen war; bald danach kamen auch „A 27" und „A 29" mit aufgefüllter Munition in den Kleinen Sund zurück. Um 8.50 Uhr forderte Inf. Rgt. 138 die Beschießung des Brückenkopfes auf Moon sowie der Straße bei Linnust an, die ungesäumt erfolgte.

Als weitere Aufgabe für den 17. Oktober war dem Chef der S-Flottille die Landung von Truppen auf Moon durch Fahrzeuge der S-Flottille und durch vier von Kapitänleutnant Wollanke von der Tagga-Bucht herangeführte Motorruderbarkassen gestellt; er gab diesem die nötigen Anweisungen und ging dann mit seinem Flottillenfahrzeug nach dem Soëlo-Sund, um dort und auf „Emden" und „Kaiser" Vereinbarungen über die bevorstehende Landung auf Dagö zu treffen und allerlei Befehle für die Verwendung seiner Flottille zu geben, deren sachgemäße Leitung bei der großen Anzahl der Fahrzeuge und ihrer Aufteilung auf ausgedehnte Gebiete und bei den steigenden Anforderungen an den Verband immer schwieriger wurde. Die zweite Gruppe der 2. S-Halbflottille schickte er nach Orissar zur Hilfe beim Übergang nach Moon.

Am frühen Nachmittag war Fregattenkapitän v. Rosenberg bei Orissar zurück und besprach an Land die Einzelheiten des geplanten Übersetzens mit dem Kommandeur des Inf. Rgt. 138, Major Falck. Der Plan ging dahin, das Inf. Rgt. 138 in der Nacht vom 17./18. Oktober auf Fahrzeugen der S-Flottille und auf den vier Motorruderbarkassen nach der Insel Keinast überzusetzen. Eine am 15. Oktober ausgeführte Erkundung durch ein Armeeflugzeug hatte ergeben, daß eine von Keinast nach Moon sich dicht unter der Wasseroberfläche erstreckende Sandbank begehbar war. Über diese sollte das Regiment noch in der Nacht nach Moon vordringen und gegen die russische Stellung vorgehen. Unter dem Schutz der Artillerie hatten dann am Morgen des 18. Oktober die Sturmkompanie und Inf. Rgt. 255 R. den Übergang über den Steindamm zu erzwingen.

Es kam aber anders. Als Fliegererkundung im Laufe des Vormittags auf Moon im allgemeinen nur kleinere, nirgends aber stärkere feindliche Abteilungen und nur schwachen Verkehr, im Moon-Sund überdies nach Norden fahrende Dampfer feststellte, gewann das Generalkommando den Eindruck, als sei die Insel nur noch schwach besetzt. Dazu kamen die Nachrichten von dem Erfolg des III. Geschwaders. Generalkommando und Sonderverband waren sich daher im Wunsch nach rascher Besetzung von Moon einig, und General v. Kathen befahl bereits mittags den sofortigen Übergang. Um 16.45 Uhr nahmen die aufgefahrenen Batterien die Stellungen auf Moon unter Feuer. Kurz vorher waren die vier Motorruderbarkassen, besetzt mit der 6. Kompanie des Inf. Rgt. 138, zum Schutz gegen feindliches Feuer von den A-Booten eingenebelt, vorgegangen, und zwar nicht erst nach Keinast, sondern direkt nach Keggowa, wo um 16.45 Uhr die Kompanie an Land stieg und, ohne Widerstand zu finden, in Richtung auf den Brückenkopf vordrang. Die A-Boote brauchten mit ihrer Artillerie nicht einzugreifen. Nach kurzem Kampf besetzte die 6. Kompanie die befestigte Stellung westlich der Straße Steindamm—Dorf Moon. Die anderen Teile des II. Bat. Inf. Rgt. 138 wurden noch am Abend an der gleichen Stelle übergesetzt und bildeten dort einen Brückenkopf zur Aufnahme der später dort zu landenden anderen Bataillone ihres Regiments. Die Sturmkompanie sollte noch abends den Übergang über den Steindamm erzwingen und den jenseitigen Brückenkopf erobern, die übrigen Truppen sollten bei Tagesanbruch den Damm überschreiten. Die Sturmkompanie ging mit einbrechender Dunkelheit mit einem Zug und dem MG.-Zug vor, gelangte aber nur bis 500 m vor das jenseitige Ende des Dam-

mes und blieb hier in schwerem Feuer liegen. Erst nach Mitternacht gaben die Russen den Brückenkopf auf, wohl unter dem Druck der 6. Kompanie von Norden, die Sturmkompanie rückte nach und besetzte die Stellung zwischen Nauze und Linnust.

Um 18.22 Uhr hatte der Chef der S-Flottille den Funkspruch an den Chef des Sonderverbandes geben können: „Erste Landung Moon ohne feindliche Gegenwirkung erfolgt." Daß bereits vorher die Landungsabteilungen von „Kolberg" und „Straßburg" die Batterien von Woi besetzt hatten, konnte er noch nicht wissen.

Einleitung einer Nordunternehmung

Aus den Meldungen des in den Süd-Moon-Sund vordringenden III. Geschwaders sowie aus Flugzeugbeobachtungen hatte der Chef des Sonderverbandes den Eindruck gewonnen, daß die russischen Seestreitkräfte im Moon-Sund sich nicht kampflos nach Norden zurückziehen, sondern nur schrittweise dem Druck der deutschen Schiffsgeschütze weichen würden.

Es schien daher möglich, ihnen nördlich des Moon-Sundes im Finnischen Meerbusen den Rückweg zu verlegen oder sie dort beim Verlassen des Moon-Sundes zum Kampf zu stellen. Wenn bei der Anlage der Operationen bis jetzt diesem Ziel nur durch Aufstellungen von U-Booten und durch Legen von U-Minensperren vor dem Nordausgang des Moon-Sundes Rechnung getragen war, so lag es daran, daß die verfügbaren leichten Überwasserstreitkräfte, vor allem die Torpedoboots-, Minensuch- und -räumverbände, nicht ausreichten, um gleichzeitig mit dem Vorgehen im Rigaischen Meerbusen und in der Kassar-Wiek und bei der erforderlichen Sicherung der Tagga-Bucht noch eine größere Unternehmung gegen den Finnischen Meerbusen und den Nordausgang des Moon-Sundes durchzuführen.

Jetzt war durch die Beendigung der Landung und der Ausladung der Transportflotte, das Freimachen der Wege im Rigaischen Meerbusen und dem Abschluß der Operationen in der Kassar-Wiek eine gewisse Entlastung eingetreten; es sollte daher versucht werden, gegen die russischen Streitkräfte auch im Norden vorzugehen, um ihnen, wenn irgendmöglich, den Rückweg zu verlegen.

Vizeadmiral Ehrhard Schmidt erließ daher um 19 Uhr folgenden FT.-Befehl an den Sonderverband:

„IV. Geschwader, II. Aufklärungsgruppe, VI. Torpedobootsflottille, 13. Torpedoboots-Halbflottille, 4. Minensuch-Halbflottille, II. Minenräumdivision sollen russische Streitkräfte vor Nordausgang Moon-Sund Rückweg verlegen. IV. Geschwader mit 19. Halbflottille nach beschleunigtem Auffüllen der Vorräte Punkt Gamma marschieren. Zeitpunkt des Eintreffens melden. Führer der II. Aufklärungsgruppe läßt Kurse von Gamma nach Norden absuchen. „Kaiser" bleibt Soëlo-Sund. Zeitpunkt Zurückziehung 13. Halbflottille und Boote VI. Torpedobootsflottille aus Kassar-Wiek wird befohlen. Suchflottille stellt Markboote auf Anforderung Führers II. Aufklärungsgruppe."

Gleichzeitig wurden die Armeestellen und der Admiralstab benachrichtigt; dieser mußte die Genehmigung des Kaisers einholen.

Rege Vorbereitungstätigkeit bei den beteiligten Streitkräften und deren Stäben setzte unverzüglich ein; auf sie einzugehen erübrigt sich, da die Unternehmung durch die Ereignisse der nächsten Tage überholt und daher abgesagt wurde.

Die Lage am 17. Oktober abends

Die russischen Seestreitkräfte hatten den südlichen und mittleren Moon-Sund aufgegeben und sich in den nördlichen Teil zurückgezogen. Vor dem Süd-Moon-Sund lag das III. Geschwader, im südlichen Kleinen Sund der B. d. A. d. O. mit zwei Kleinen Kreuzern, bereits am nächsten Morgen nach Kuiwast-Reede vorzudringen und den Verkehr der Russen von Moon nach dem Festland zu unterbinden. „Augsburg" mit dem Troß der Südgruppe war mittags bis Arensburg-Reede vorgedrungen und bereitete hier den Stützpunkt für die II. Staffel der Transportflotte vor; von dieser waren die letzten Dampfer aus der Tagga-Bucht abgegangen, einige von ihnen unterwegs nach Arensburg. Auch der Netzsperrverband hatte Befehl, dorthin zu gehen, klar zur weiteren Verwendung vor Arensburg und gegebenenfalls im Moon-Sund. „Markgraf" war auf dem Wege zum Rigaischen Meerbusen. Am Soëlo-Sund wurde die Landung der für die Besetzung Dagös bestimmten Truppen vorbereitet, die Kassar-Wiek wurde gehalten und bewacht, am nördlichen Kleinen Sund die Armee durch die S-Flottille wesentlich unterstützt. Die Armee hatte mit den Vortruppen den Brückenkopf auf Moon erkämpft und stand mit den übrigen für Moon bestimmten Truppen bereit, am nächsten Morgen dorthin überzugehen und die Insel vollständig in ihre Hand zu bringen. Das III. Radfahr-Bataillon wurde am folgenden Morgen zur Überfahrt nach Serro erwartet, das Inf. Rgt. 17 mit der 7. Batt. Feldart. Rgt. 8 war vom Gefechtsfeld von Orissar im Fußmarsch nach Murrika zur Einnahme von Dagö aufgebrochen.

Zweiter und dritter Operationsabschnitt näherten sich ihrem Ende.

Der achte Operationstag (18. Oktober)
In der Kassar-Wiek

Auch an diesem Tage wurden mit Hellwerden die Tagbeobachtungs- und Bewachungsstellungen eingenommen. Die Boote der Minenräumdivision trafen im Laufe des Vormittags, von der Brennstoffergänzung kommend, wieder in der Kassar-Wiek ein und setzten ihre Arbeit, die Endpunkte der Winkelsperre zu finden, fort. Gegen 11 Uhr stieß der I. F. d. T. mit „V 100" nach Osten zur Erkundung vor, bei etwa 8 sm Sichtweite wurde „Makaroff" an der üblichen Stelle gesichtet, in der Nähe zwei Kanonenboote und mehrere Zerstörer, die bald mit südlichem Kurs aus Sicht kamen. Nachmittags begab er sich mit „V 100" nach der Tagga-Bucht zum

Vortrag beim Chef des Sonderverbandes über die Ereignisse der letzten Tage und seine Absichten. Die Leitung der Bewachung in der Kassar-Wiek übergab er dem Chef der II. Torpedobootsflottille mit dem Auftrage, die Boote nicht unnötig feindlichem Feuer auszusetzen und wegen der Minengefahr keine Vorstöße in den Moon-Sund zu unternehmen. Unterwegs ging die FT.-Meldung ein, daß „B 111" in 149 epsilon rechts Mitte, mithin auf der üblichen Patrouillenstrecke, auf eine Mine gelaufen war; das Vorschiff war abgerissen, das Boot schwimmfähig geblieben. An Verlusten hatte es 2 Tote, 3 Vermißte, 16 Verwundete. Die Unfallstelle war seit mehreren Tagen andauernd befahren worden; wenn es sich also nicht um eine treibende Mine gehandelt hatte, konnte nur falsches Besteck des Bootes angenommen werden. Wahrscheinlich war „B 111" auf das Ende des nordwestlichen Flügels der Winkelsperre geraten. Das Boot wurde nach dem Unfall bei Pawasterort zu Anker gebracht und am folgenden Tage von einem Bergungsschlepper nach Libau geschleppt.

Die bisherigen Maßnahmen des I. F. d. T. wurden von Vizeadmiral Ehrhard Schmidt gebilligt, ihm Freiheit für offensive Unternehmungen gegeben und ein Torpedoangriff von drei A-Booten in dem nördlichen Moon-Sund gegen die dort liegenden russischen Schiffe in Aussicht genommen.

Am Soëlo-Sund

Mit dem Übersetzen der Truppen von Pulipank nach Keggowa war die Hauptaufgabe der S-Flottille in dem nördlichen Kleinen Sund beendet; der Chef der S-Flottille ging mit „T 144" nach dem Soëlo-Sund, um sich von der Lage der Landungsabteilung Ahlefeld zu überzeugen und die Landung der Truppen auf Dagö weiter vorzubereiten.

Um 5.30 Uhr morgens meldete die Landungsabteilung Ahlefeld an „Emden": „Nacht ruhig verlaufen, Patrouillen werden in Vorgelände vorgetrieben." 6.45 Uhr ging „Emden" Anker auf, bestreute von 7.15 bis 8 Uhr mit Hilfe seitlicher Beobachtung von „T 141" aus das Gelände bei Emmast mit 170 Schuß und ankerte um 8.25 Uhr wieder bei Murrika in Erwartung des II. Radfahr-Bataillons, das um 8.30 Uhr eintreffen sollte. Pünktlich erschien die Spitze der Truppe. Um 10 Uhr war die Einschiffung auf „T 144", A-Booten, Fischdampfern und Loggern voll im Gang, und bald darauf landeten die ersten Radfahrer bei Serro; jetzt war auf jeden Fall genügende Sicherheit gegeben, die Ausschiffung der Batterie und des sonstigen Schwerguts bei Serro konnte beginnen.

In der Soëlo-Rinne war gegen Mittag „S 50" festgekommen; überhaupt häuften sich dort mit dem zunehmenden Verkehr die Unfälle durch Festkommen, zeitweise saßen vier Fahrzeuge gleichzeitig auf Grund. Vom Chef der S-Flottille wurde daher eine verbesserte Bezeichnung angeordnet und die Durchfahrtsregelung dem Kapitänleutnant d. R. Vahlen übertragen.

Um 17 Uhr konnte der Chef der S-Flottille dem Sonderverband melden, daß nach erfolgreichem Gefecht der Landungsabteilung Ahlefeld der Brückenkopf fest in deut-

scher Hand geblieben war und nunmehr dem inzwischen gelandeten Radfahr-Bataillon übergeben wurde. Nach Aussagen der Einwohner schienen die Russen in eiligem Rückzuge auf Heltermaa zu sein, dem einzigen Hafen Dagös, um die Insel zu räumen.

Vor dem südlichen Moon-Sund

Der Wind hatte gegen Morgen am 18. Oktober auf Südsüdost Stärke 4 bis 6 aufgefrischt, so daß die III. Minenräumdivision nicht arbeiten konnte; der Chef des III. Geschwaders entließ die Motorboote in Begleitung von zwei Vorpostenbooten zum Kleinen Sund.

Der B. d. A. d. O. beabsichtigte, auf der Westseite des Moon-Sundes dicht an der 10 m-Grenze entlang in einem auszulotenden und auszubojenden Fahrwasser nach dem Westflügel der Netzsperre südlich Paternoster vorzugehen und hier die Westdurchfahrt zu suchen. Auf Minenschutz durch das Gerät der Suchhalbflottille verzichtete er, weil nach den bisherigen Erfahrungen mit dauerndem Ausschlippen der Geräte auf dem flachen Wasser zu rechnen war. So blieb er mit den Kreuzern und den Begleittorpedobooten zunächst zu Anker liegen und sandte die 8. Minensuch-Halbflottille an die Arbeit.

Sie hatte sich bis 8.30 Uhr zu einem Punkt etwa 1 sm südlich des Paternoster-Leuchtturms lotend und ausbojend vorgearbeitet, als das Führerboot nördlich eine Reihe großer Bojen sichtete, offenbar die Netzsperre. Das Führerboot ankerte und der Halbflottillenchef versuchte, mit dem Motorboot seines Führerbootes den Verlauf der Sperre weiter zu erkunden. In der Zwischenzeit waren die übrigen Boote infolge eines mißverstandenen Befehls mit geringer Fahrt südlich gedampft, der Halbflottillenchef sandte ihnen daher das Bojenboot „T 66" nach, um sie heranzuholen. Der B. d. A. d. O. war inzwischen um 9.25 Uhr mit den Kreuzern, Sperrbrechern und Torpedobooten Anker auf gegangen, um in der ausgebojten Fahrstraße dem Halbflottillenfahrzeug zu folgen. Kurz darauf wurde etwa 4 sm östlich eine schwere Detonation gehört und die Detonationswolke gepeilt: „T 66" war auf den westlichen Flügel einer eigenen U-Minensperre geraten. Die Hacke hatte eine Mine berührt; das Boot sank sofort, mit dem Heck zuerst. 17 Mann der Besatzung fielen, der Kommandant und 6 Mann wurden gerettet. Die ordnungsmäßig bekanntgegebene Sperre war wohl in die Karten des Führerbootes eingetragen worden, nicht aber in die Karten der übrigen Boote! Der Kreuzerverband ankerte um 9.40 Uhr eben südlich des ausgebojten Fahrwassers. Gegen Mittag war festgestellt, daß die Durchfahrt hart westlich um den westlichen Flügel der Netzsperre herum führte.

Vizeadmiral Behncke hatte um 8 Uhr mit den Linienschiffen den Ankerplatz bei der Leuchttonne südwestlich der Trapezsperre verlassen und steuerte hinter der 3. Minensuch-Halbflottille die östliche Fahrstraße an. Mehrfach schlippte das Suchgerät infolge Grundberührung aus, der Verband kam nur langsam voran. Erst um 9.15 Uhr wurde die Enge zwischen der Awanasewa-Bank und der Larina-Bank passiert und nördlicher Kurs aufgenommen. Von da ab ging es glatt vorwärts. Aus der Minendetonation bei der 8. Minensuch-Halbflottille, die um 9.30 Uhr gehört wurde, schloß

der Geschwaderchef, daß die an der Westseite entlang führende Fahrstraße, die nach Agentennachrichten der Großschiffahrtsweg sein sollte, durch Minen gesperrt war, so daß dort nur langsames Vordringen möglich sein würde, zumal die Räumboote des Seegangs wegen nicht zu verwenden waren. Als auch bei ihm um 10.12 Uhr Minenalarm gegeben wurde (allerdings falscher Alarm), machte er kehrt und stand zwischen der 3. Minensuch-Halbflottille und der Larina-Bank mit geringer Fahrt und unter dauerndem Loten auf Nordsüdkurs auf und ab. Unter den vorliegenden Umständen schien es ihm am aussichtsreichsten, nur auf einer Seite, und zwar auf der östlichen, vorzudringen. Er gab daher dem B. d. A. d. O. den Befehl „Straßburg" und die 8. Minensuch-Halbflottille zum III. Geschwader zu schicken, mit „Kolberg", den Torpedobooten und Sperrbrechern auf der Westseite zu bleiben, um die Landungsabteilung der Kreuzer zu decken und die Armee zu unterstützen.

Um 12.40 Uhr meldete der im Anmarsch befindliche „Markgraf" Grundberührung bei Kalkgrund; nach kurzer Zeit war das Schiff wieder freigekommen, es war voll gefechtsfähig. Wahrscheinlich waren Minenfahrwasserbojen infolge des starken Windes vertrieben; die Schiffe wurden auf diese Gefahr hingewiesen.

„Straßburg", die um 13.10 Uhr eingetroffen war, schor in die Kiellinie ein, die 8. Minensuch-Halbflottille wurde zum Nachprüfen des von der 3. Minensuch-Halbflottille bis zur Netzsperre abgesuchten Weges vorausgeschickt. Die 3. Minensuch-Halbflottille und die zwei Boote der VIII. Torpedobootsflottille waren inzwischen um den Ostflügel der Paternoster-Sperre herum bis nach Kuiwast-Reede vorgedrungen. Sie sichteten westlich der Insel Pappilaid die auf Grund sitzende und noch brennende „Slawa" und in ihrer Nähe zwei versenkte Frachtdampfer. Nördlich davon fuhren zwei russische Zerstörer, die russischen Quellen zufolge beim Minenlegen waren, was aber bei der großen Entfernung von „V 180" aus nicht erkannt wurde. „V 180" und „V 184" gingen mit äußerster Kraft vor und eröffneten das Feuer auf die beiden Zerstörer, die sich nordwärts zurückzogen.

Während dieses kurzen Feuergefechts kamen nördlich des Strumpffahrwassers ein russischer Zerstörer und sechs kleinere Fahrzeuge mit einem Schornstein in Sicht. Nördlich davon waren Rauchwolken, anscheinend von größeren Schiffen herrührend, sichtbar. Die beiden Torpedoboote nahmen den neuen Gegner auf etwa 95 hm Entfernung unter Feuer. Es war der Verband flachgehender Fahrzeuge, den Admiral Bachireff gesandt hatte, um die russischen Truppen von Moon abzuholen; die nördlich davon stehenden Kanonenboote dienten ihm als Rückhalt. Der Verband begann bereits, sich nach Norden zurückzuziehen, als die Torpedoboote das Feuer auf die beiden Zerstörer in der tiefen Rinne eröffneten. Die Salven von „V 180" und „V 184" deckten die russischen Fahrzeuge ein, die das Feuer erwiderten und mit erhöhter Fahrt abliefen. Sie ließen dabei das über Wasser sichtbare Wrack von „S 64" westlich liegen, offenbar um die dort liegende Minensperre zu vermeiden, und schlugen dann erst nördlichen Kurs ein. Zu ihrem Schutz stießen von Norden her zwei Kanonenboote und mehrere Zerstörer nach Süden vor und eröffneten um 14.15 Uhr aus mittlerem Kaliber ein gut liegendes Feuer auf die deutschen Torpedoboote, dem diese sich mit hoher Fahrt unter Nebeln und Schwarzqualmen nach Süden entzogen; gleichzeitig machte „V 180" Meldung an den Chef des III. Geschwaders. Die 3. Minensuch-

Halbflottille, die inzwischen mit Gerät bis querab Schildau gelangt war, ohne Minen zu finden, erhielt vom Geschwaderchef Befehl zur Rückkehr. Die russischen Schiffe hatten inzwischen das Feuer eingestellt und waren nach Norden abgezogen, eine beschleunigte Rückkehr schien dem Halbflottillenchef daher nicht nötig. Er ließ mit ausgebrachtem Suchgerät auf Gegenkurs schwenken und suchte auf dem Rückmarsch den Weg zum Westflügel der Netzsperre ab. Hier angelangt legte er den Suchverband auf östlichen Kurs und suchte nördlich der Sperre, etwa parallel zu ihr, einen weiteren Streifen bis zum Ostflügel ab. Dem Befunde nach war Kuiwast-Reede von Minen frei. Das Ergebnis meldete Kapitänleutnant Doflein um 13.50 Uhr mündlich längsseit „König". Der Geschwaderchef gab ihm den Auftrag, am Nachmittag durch die 3. Minensuch-Halbflottille einen Weg dicht südlich der Netzsperre von Nordost nach Südwest bis zum Ankerplatz der „Kolberg", durch die 8. Minensuch-Halbflottille von der Nordostecke des nördlichen, rechteckigen russischen Sperrfeldes zum Westflügel der Netzsperre je einen Weg suchen zu lassen. Die 8. Halbflottille mußte hierbei auf die immer noch hier vermutete Nordsüd-Minensperre stoßen und ihren Verlauf feststellen. Danach war die 8. Halbflottille zur Brennstoffergänzung nach Windau zu entlassen. Der Streifen südlich der Sperre sollte den Schiffen für die Nacht sichere Ankerplätze gegen U-Boots- und Torpedobootsangriffe schaffen, von denen aus die Sperre bei Nacht gut zu bewachen war. Der B. d. A. d. O. erhielt den Befehl, die im Kleinen Sund zu Anker liegenden Vorpostendampfer heranzuholen und sie mit ihren Netzen die westliche Sperrdurchfahrt schließen zu lassen.

Als Admiral Behncke um 14.35 Uhr Funkspruch von „V 180" bekam: „Habe Gefecht abgebrochen wegen Hinzukommens eines Kreuzers, Typ unbekannt", sandte er „Kronprinz" und „Straßburg" zur Deckung der beiden Torpedoboote und der 3. Minensuch-Halbflottille an den Ostflügel der Netzsperre vor; ein weiteres Vorgehen, auch nur von „Straßburg" allein, war nicht möglich, weil in der östlichen Sperrdurchfahrt nach Meldung Kapitänleutnants Doflein nur 4 m Wasser war, der Weg zur westlichen, die 7 m Wassertiefe hatte, wegen der vermuteten Nordsüdsperre noch nicht minenfrei war.

Die Schiffe gingen in Kiellinie im abgesuchten und ausgebojten Fahrwasser vor, „Straßburg" führte. Die Gefahren, die in den geringen Wassertiefen lagen, traten deutlich in Erscheinung: beide Schiffe hatten leichte Grundberührung, „Straßburg" am Ostflügel der Sperre, „Kronprinz" südlich davon auf einer 9-m-Stelle, an der das Fahrwasser dicht vorbeiführte. Glücklicherweise wurde die Gefechtsfähigkeit der Schiffe nicht beeinträchtigt.

Kapitänleutnant Doflein, der sich mit „A 62" wieder an die Sperre begeben hatte, fand um 14.15 Uhr in der Netzsperre die Stelle, an der anscheinend das Verschlußstück für die 200 m breite Durchfahrtslücke der großen Schiffe eingelegt war. Sie zu öffnen, nötigenfalls mit Hilfe von Sprengankern, schien möglich. Die Wassertiefe in der Sperrlücke betrug 14 m.

Die den beiden Minensuch-Halbflottillen aufgetragenen Sucharbeiten konnten bis zur Dunkelheit nicht beendet werden, immerhin war es möglich, „Kronprinz" etwa südlich der Mitte der Sperre ankern zu lassen. Auch mußte die 8. Minensuch-Halb-

flottille die Fahrt nach Windau wegen schlechten Wetters und unsicheren Bestecks aufgeben und unter Land ankern.

Für die Nacht hatte der Chef des III. Geschwaders folgende Dispositionen getroffen:

Die verfügbaren Boote der VIII. und die beiden Boote der X. Torpedobootsflottille sollten die Engen beiderseits Schildau bewachen, um Minenunternehmungen gegen Kuiwast-Reede zu verhindern. Mit Hellwerden hatten sie auf die Schiffe zurückzugehen. Die östliche Sperrdurchfahrt der Netzsperre blieb für sie geöffnet, während die westliche mit Netzen zu schließen war. Die beiden Durchfahrten waren durch verankerte Vorpostenboote und M-Boote zu bewachen. Südlich der östlichen Sperrdurchfahrt ankerte „Straßburg", südlich der westlichen „Kolberg", beide gesichert durch Torpedoboote. „Kronprinz" wurde der Ankerplatz südlich der Mitte der Sperre zugewiesen. „König" ankerte 1,5 sm nordöstlich Selglaid im abgesuchten Fahrwasser, „A 62" und 3. Minensuch-Halbflottille in seiner Nähe. Der Befehl ließ sich nicht ganz durchführen: die Torpedoboote gelangten nicht mehr vor Dunkelheit durch die Sperrdurchfahrt, so unterblieb die Bewachung beiderseits Schildau. Sie ankerten südlich „Kolberg". Das schlechte Wetter verhinderte das Schließen der westlichen Durchfahrt durch Netze; das Vorpostenboot „O 1" wurde ohne Netze als Bewacher in die Durchfahrt vor Anker gelegt.

Für den folgenden Tag hatte sich Vizeadmiral Behncke vorgenommen, den Verkehr von Moon nach dem Festlande endgültig abzuriegeln und Kuiwast-Reede als gesicherten Ankerplatz herzurichten. Dazu waren U-Minen und Netzsperren beiderseits Pappilaid zu legen. Der Netzsperrverband der Ostsee, der inzwischen in Arensburg angekommen war, und „Nautilus", der in Libau in Bereitschaft lag, erhielten den Befehl, sofort nach dem Moon-Sund zu kommen. Als erste Arbeit am 19. Oktober sollte die 3. Minensuch-Halbflottille nach Brennstoffauffüllung bei den Linienschiffen erneut Kuiwast-Reede auf Minen absuchen; da die nächtliche Bewachung beiderseits Schildau ausgefallen war, mußte mit russischen Minenunternehmungen gerechnet werden. Gleichzeitig war das Verschlußstück aus der Netzsperre zu entfernen; danach sollte der B. d. A. d. O. mit den Kleinen Kreuzern nach Kuiwast-Reede vorstoßen.

Die Lage am 18. Oktober abends

Das III. Geschwader hatte seine Aufgabe im Moon-Sund bis auf die für den 19. Oktober vorgesehene völlige Abschnürung des Verkehrs Moon—Festland gelöst. Arensburg wurde als Stützpunkt für den Nachschubverkehr nach Ösel eingerichtet, die II. Transportstaffel war dahin unterwegs, die Tagga-Bucht von der Transportflotte geräumt. Die Südspitze von Dagö war in der Hand des II. Radfahr-Bataillons und z. T. auch noch der Landungsabteilung der S-Flottille, die Transportvorbereitungen für den Übergang der übrigen Truppen waren getroffen. Der Admiralstab der Marine hatte seine Zustimmung zu der Nordunternehmung ausgesprochen, die Kaiserliche Genehmigung stand noch aus; die Vorbereitungen waren im Gange, aber noch nicht derart gefördert, daß mit dem Anlauf der Unternehmung am 19. Oktober zu

rechnen war; das IV. Geschwader hatte daher Befehl erhalten, nach beendeter Kohlenergänzung zunächst nach der Tagga-Bucht zu kommen. Die Kassar-Wiek wurde nach wie vor bewacht. Die für die Einnahme der Insel Moon bestimmten Truppen waren am Morgen über den Steindamm gegangen und hatten im Laufe des Tages die Insel besetzt; nur im Nordosten, wo die russischen Truppen immer noch auf Abtransport hofften, war stärkerer Widerstand geleistet worden. Als durch das Eingreifen von „V 180" und „V 184" im Moon-Sund die für den Abtransport gesandten russischen Fahrzeuge verjagt waren, wurde er auch hier eingestellt. Auf Moon hatten sich im ganzen eine Infanteriebrigade und das Todesbataillon der Marine ergeben, zahlreiche Geschütze und Material wurden erbeutet. Die dem Sonderverband und dem XXIII. Reservekorps gestellte Aufgabe war in der Hauptsache durchgeführt: Ösel und Moon waren fest in deutscher Hand.

Der neunte und zehnte Operationstag (19. und 20. Oktober)

Im südlichen Moon-Sund

Nachdem die 3. Minensuch-Halbflottille am Morgen des 19. Oktober längsseit „König" Kohlen genommen hatte, suchte sie einen minenfreien Weg bis zu der Sperrlücke in der Mitte der Netzsperre. Der Chef der II. Minensuchflottille ließ unterdessen durch „A 62" das Verschlußstück aus der Sperrlücke herausschleppen und durch genaues Abloten eine Wassertiefe von durchgehend 14 m in ihr erneut feststellen. Wie später aus russischen Quellen festgestellt wurde, handelte es sich hier nicht um die Sperrlücke; Sperrdurchfahrten bestanden nur um die Flügel der Sperre herum, und zwar im Westen für schwere Schiffe, im Osten nur für leichte Fahrzeuge. Was der Chef der II. Minensuchflottille herausschleppte, war einfach ein Teil der aufgebojten Sperre selber.

Am frühen Nachmittag gingen „Kolberg" und „Straßburg" hinter der 3. Minensuch-Halbflottille durch die Sperrlücke und liefen — die Torpedoboote der X. Torpedobootsflottille zwischen dem Suchverband und den Kreuzern — bis querab Schildau. Danach wurde auf Gegenkurs ein zweiter Suchstreifen südwärts bis zur Sperre gelegt, weiter ein Ostweststreifen auf Kuiwast-Reede. Da die Luftaufklärung die gesamten russischen Moon-Sund-Streitkräfte noch südlich Worms festgestellt hatte, eine Absperrung des Moon-Sundes nach Norden nördlich Schildau aber noch nicht bestand, hielt der Chef des III. Geschwaders die Möglichkeit russischer Torpedoangriffe gegen Schiffe auf Kuiwast-Reede noch für gegeben. Er zog daher die Kleinen Kreuzer für die Nacht wieder durch die Sperre zurück und ließ sie auf den Ankerplätzen der vergangenen Nacht ankern. Vier Torpedoboote nahmen rottenweise in dem abgesuchten Ostweststreifen Bewachungsstellung auf Kuiwast-Reede ein, die Sperrlücken wurden durch Vorposten- und M-Boote gesichert. Im Laufe der Nacht ging die FT.-Meldung von „UC 58", das vor dem Nord-

Moon-Sund lag, ein, daß die russischen Seestreitkräfte bei Anbruch der Dunkelheit den Nord-Moon-Sund in nördlicher Richtung verlassen hatten.

Am 20. Oktober um 7.20 Uhr gingen die 3. Minensuch-Halbflottille und die Kreuzer wieder nach Kuiwast-Reede; diese ankerten westlich Schildau, während die Halbflottille und die inzwischen wieder verwendungsfähige III. Minenräumdivision ihre Such- und Räumarbeiten nördlich der Netzsperre aufnahmen. Die Leitung des Minensuch- und -räumdienstes sowie die Sperrarbeiten gegen den Nord-Moon-Sund hatte der Chef des III. Geschwaders dem B. d. A. d. O. übertragen. Dieser ließ durch ein Motorboot der III. Minenräumdivision und drei Motorjollen der Kreuzer einen ganz flachgehenden Suchverband zusammenstellen, der das Strumpffahrwasser in der Leitlinie der Schildau-Feuer absuchen sollte. Die Arbeit mußte um 13.30 Uhr wegen eintretender Unsichtigkeit abgebrochen werden; ungefähr im Schnittpunkt der Leitfeuerlinien von Schildau und Moon war eine Sperre großer Minen mit fünf Bleikappen gefunden, drei Oberflächenstände daraus beseitigt worden.

Nachdem die 3. Minensuch-Halbflottille die für die Linienschiffe bestimmten Ankerplätze auf Minenfreiheit geprüft hatte, lotste sie die Schiffe bei starker Unsichtigkeit und Staubregen — zeitweise war nur 400 m weit zu sehen — durch die Sperrlücke und zu den Ankerplätzen. „König" ankerte bei Schildau, „Kronprinz" nördlich Paternoster-Leuchtturm und „Markgraf", der sich am 19. Oktober dem Geschwader zugesellt hatte, westlich Werder. Eine kleine Landungsabteilung von „König" besetzte die Insel Schildau; sie wurde am folgenden Tage durch Infanterie abgelöst.

Am Nachmittag trafen das Führerschiff des Netzsperrverbandes der Ostsee, „Eskimo", und aus Libau „Nautilus" mit 120 U-Minen ein.

„Eskimo", der am 18. Oktober in Arensburg angekommen war, hatte am 19. mit dem Auslegen der vom Sonderverband angeordneten doppelreihigen Netzsperre zur Sicherung der Arensburger Reede begonnen, und zwar unter geschickter Ausnutzung der vorgefundenen russischen Netzsperre, indem er diese nach Osten bis Abro verlängerte. Die Beendigung der Arbeit durch Legen des zweiten Netzes überließ er dem nachgekommenen „Rossal" und ging am 20. morgens befehlsgemäß nach dem Moon-Sund. Auf dem Wege dahin wurde er südlich Abro ergebnislos von einem feindlichen U-Boot angegriffen. Das englische U-Boot „C 32" hatte in dem ausgebojten Fahrwasser nach deutschen Schiffen Ausschau gehalten. Bei völlig ruhiger See kam es zum Angriff auf die Steuerbordseite von „Eskimo", aber die beiden gefeuerten Torpedos gingen am Heck vorbei. In diesem Augenblick kamen „S 176" und „V 186" von der 16. Torpedoboots-Halbflottille an, vom B. d. A. d. O. „Eskimo" als U-Bootssicherung entgegengesandt, und nahmen unverzüglich die Jagd auf „C 32" auf, das unmittelbar nach dem Schuß die Wasseroberfläche durchbrochen hatte und dann auf 20 m Tiefe gegangen war[1]). Das Boot wurde ausgiebig mit Wasserbomben beworfen, sein Kompaß versagte, das elektrische Licht im achteren Teil des Boots erlosch, der Turm begann durch ein Leck Wasser zu machen. In 20 m Tiefe lief „C 32" in

[1]) Tagebuchauszüge der englischen U-Boote in der Ostsee.

Richtung auf Runö und tauchte dort um 20 Uhr auf. Die Untersuchung ergab, daß das Boot infolge der durch die Wasserbomben verursachten Schäden nicht mehr verwendungsfähig war. In der Annahme, daß sich der Moon-Sund und der Rigaische Meerbusen einschließlich Pernau in deutscher Hand befänden, beschloß der Kommandant das Boot an der Küste aufzusetzen, es zu sprengen und sich mit der Besatzung nach Reval durchzuschlagen. Am 21. Oktober morgens setzte er „C 32" in der Waist-Bucht auf Strand. Erst danach erfuhr er, daß Pernau noch von den Russen besetzt war, und bestellte telegraphisch Schlepper, um sein Boot wieder abzuschleppen. Da sich dies als unmöglich erwies, überdies deutsche Torpedoboote vor der Waist-Bucht gesichtet wurden, wurde „C 32" durch Sprengung zerstört.

Dieser U-Bootsangriff veranlaßte den Chef des III. Geschwaders, das Seegebiet südlich der Netzsperre Tag und Nacht durch drei Torpedoboote der X. Torpedobootsflottille bewachen zu lassen.

Arensburg war inzwischen als Entladehafen für die Transportflotte in Betrieb genommen worden. Der erste Geleitzug — die Dampfer „Buenos Aires", „Coralie Hörlock", das Lazarettschiff „Titania" und der Schlepper „Wilhelm Cords" — hatte am 17. Oktober unter Führung von „Karlsruhe" die Tagga-Bucht verlassen und am 18. Oktober Windau angelaufen, um dort den Abruf nach Arensburg abzuwarten. Am 19. Oktober frühmorgens ging er in See und traf mittags auf Arensburg-Reede ein. Am Tage darauf folgte der Dampfer „Altenburg". Der Geleitdienst wurde durch Torpedoboote versehen, die auf dem nur 225 m breiten Durchbruchsweg durch die Minensperren der Irbenstraße voranfuhren. Die Navigation war für die großen Handelsschiffe nicht leicht. Sie mußten sich im Durchbruchsweg scharf an der Ostseite der Spierentonnen entlang halten und durften sich auf dem Wege von einer Tonne zur nächsten durch den Strom, der je nach dem herrschenden Winde aus verschiedener Richtung und mit nicht unbeträchtlicher Stärke lief, nicht aus der Kurslinie bringen lassen. Das an Bord befindliche Marinepersonal zeigte sich der navigatorischen Aufgabe gewachsen.

Zur Verbesserung der navigatorischen Verhältnisse wurden unter der Leitung von „Blitz" durch die Tonnenleger „Mellum" und „Wilhelms" eine Anzahl von Leuchtbojen ausgelegt. Der minenfreie Weg an der nordkurländischen Küste bis Arensburg wurde durch einen Räumverband mit Gerät nachgeprüft, dabei gleichzeitig die Lage der Spierentonnen kontrolliert. Der kleine Hafen von Mento auf Sworbe sollte von jetzt ab als Stützpunkt für Minenräumverbände dienen, die in der Irbenstraße arbeiteten, weil der Anmarsch kürzer war als von Arensburg aus. Außerdem lagerte dort viel russisches Kriegsmaterial, das zu bergen war. Daher war ein minenfreier Zugang vom Durchbruchsweg nach Mento abzuzweigen; dies geschah in den nächsten Tagen; von Tonne 10 ab wurde ein 400 m breiter Streifen bis in die Nähe der Mole von Mento abgesucht und bezeichnet, ohne daß Minen gefunden wurden.

In der Kassar-Wiek

An der Winkelsperre begannen am 19. morgens die II. Minenräumdivision und eine Gruppe der S-Flottille mit Sucharbeiten; es kam dem I. F. d. T. darauf an, außer Feststellung der Endpunkte der Sperre Sicherheit darüber zu bekommen, daß keine Minen östlich der Sperre die Bewegungsfreiheit hinderten („B 111"!); weiter sollte ein 500 m breiter minenfreier Weg vom Ostausgang des Soëlo-Sundes zur Südostecke der Kassar-Wiek abgesucht und bezeichnet werden. Der I. F. d. T. begab sich dann mit „V 100" zu „Emden" bei Poka, wo in einer Sitzung mit dem Kommandanten des Schiffs und dem Chef der S-Halbflottille folgende Arbeiten für die nächsten Tage festgelegt wurden:

„1. Erweiterung des minenfreien Gebiets in der Kassar-Wiek.

2. Schaffung eines minenfreien Weges durch das Strumpffahrwasser nach dem Moon-Sund, dicht am Wrack von „S 64" vorbei; dabei Bergung verwendbaren Inventars des Bootes.

3. Besetzung der Inseln an der Ostseite der Kassar-Wiek durch die Landungsabteilung Ahlefeld der S-Flottille. Als erstes Einrichten einer Beobachtungs- und Signalstation mit Personal von „Emden" auf einer Insel, von der aus der südliche Teil des Nord-Moon-Sundes einzusehen, die aber dem russischen Feuer von dort her nicht allzusehr ausgesetzt ist. Am geeignetsten erscheint Kargelaid.

4. Nachtangriff zweier A-Boote auf die Streitkräfte im Nord-Moon-Sund in der Nacht vom 20./21. Oktober. Dazu Kommandanten, Rohrmeister und technisches Torpedobootspersonal von der II. Torpedobootsflottille am 20. Oktober morgens auf die Boote; Fahrübungen und Prüfungsschießen in der Nähe von „Emden". Es ist beabsichtigt, sie bei Hanikaz unter Dagö eine Durchfahrt nach dem Moon-Sund finden zu lassen; dazu Motorjollen der Torpedoboote zum Auslegen an Markpunkten."

Mittags ging der F. d. T. zur Kassar-Wiek zurück; vom Feinde war nichts zu sehen, der Einblick in den Moon-Sund wegen Unsichtigkeit nur gering. Die Kassar-Wiek wurde wie an den Vortagen durch eine verankerte Torpedobootsrotte in sofortiger Bereitschaft an der Durchfahrt zum Moon-Sund bewacht.

Bei Pulipank ging die Überführung des Restes des Inf. Rgt. 138 nach Keggowa mit Motorruderbarkassen und Loggern der S-Flottille planmäßig vor sich und war bereits in den frühen Morgenstunden beendet. Damit war die Aufgabe der S-Flottille im Kleinen Sund durchgeführt, und der Chef der S-Flottille verlegte seinen Hauptstandort nach Soëla an der Ostseite der Halbinsel Pamerort. Mittags brachte „A 31" die II. Marine-Landungs-FT.-Station von Pulipank nach Serro, die dringend für die Einnahme Dagös gebraucht wurde.

Am 19. Oktober herrschte morgens dicker Nebel in der Kassar-Wiek, der sich erst gegen Mittag so weit hob, daß Minensucharbeiten möglich waren. Um 14.30 Uhr waren „A 31" und „A 27" längsseit „V 100" klar für die Nachtunternehmung in den Nord-Moon-Sund. Durch den inzwischen erfolgten Abzug der Russen aus dem Nord-Moon-Sund wurde der Vorstoß gegenstandslos.

Am Soëlo-Sund

Nach Übergabe des Brückenkopfes von Serro an das II. Radfahr-Bataillon wurde die Landungsabteilung Ahlefeld am 19. Oktober vormittags wieder auf „Coburg" eingeschifft und für die weitere Verwendung auf den Inseln der Kassar-Wiek und des Moon-Sundes bereit gehalten.

Vormittags trafen die für Dagö bestimmten Truppen bei Murrika ein; schlechtes Wetter hatte ihre Ankunft verzögert; mit der Einschiffung und Überführung auf den bereitgestellten Dampfern und auf A-Booten wurde sofort begonnen. Die Hauptmasse der Infanterie war bereits am Frühnachmittag in Serro gelandet und konnte sofort den Vormarsch antreten, dem bereits ostwärts vorgegangenen Radfahr-Bataillon folgend. Die Überführung der 7. Batterie war wegen stürmischen Wetters erst am 21. Oktober möglich.

Trotz der verbesserten Bezeichnung häuften sich die Grundberührungen im Soëlo-Sund; offenbar herrschte besonders niedriger Wasserstand. Allein am Nachmittag des 20. Oktober hatten „T 144" und „B 109" gestoßen, das Suchboot „S 36" und der Schlepper „Stein" sich aufgesetzt. Erneutes genaues Ausloten und Bezeichnen des Fahrwassers wurde vom Chef der S-Flottille angeordnet. Im übrigen benutzte der Flottillenchef den Tag zur Befehlserteilung für die geplante Besetzung der Inseln durch die Landungsabteilung Ahlefeld und zu Umgruppierungen innerhalb seiner Flottille, der nun auch die Bewachung der Netzsperre in der Tagga-Bucht übertragen war.

Das Mutterschiff der II. Minenräumdivision, „Ammon", traf vormittags vor Poka ein, um seinen Booten näher zu sein; immerhin hatten diese auch jetzt noch täglich einen Anmarsch und Rückmarsch von 35 sm bis zu ihrem Arbeitsgebiet in der Kassar-Wiek; näher heran konnte „Ammon" nicht gebracht werden, weil sein Tiefgang für die Passage des Soëlo-Sundes zu groß war.

Die dauernde Anwesenheit von „Kaiser" und „Emden" in der Bucht von Poka war jetzt nicht mehr nötig, beide gingen im Laufe des Tages nach der Tagga-Bucht.

In der Tagga-Bucht

Nachdem die Transportflotte die Tagga-Bucht verlassen hatte, die Landung auf Dagö gut im Gange war und die Operationen in der Kassar-Wiek nach der Einnahme von Moon als abgeschlossen angesehen werden konnten, beabsichtigte der Chef des Sonderverbandes, die Leitung im Norden einem Unterführer zu übertragen und selber mit dem Flaggschiff nach Arensburg zu gehen. Von dort war die Gesamtleitung der Operationen des III. Geschwaders im Moon-Sund und des IV. Geschwaders im Norden am leichtesten. Auch war Arensburg wegen Regelung des Nachschubs durch die Transportflotte zum Zentralpunkt geworden, überdies allein dort persönliche Besprechung mit dem Generalkommando möglich.

Der infolge schlechten Wetters am 18. Oktober ausgefallenen Minensucharbeiten wegen hatte die Nordunternehmung um zunächst einen Tag verschoben werden müssen. Die ganze Unternehmung hätte große Aussicht auf Erfolg gehabt, wenn das IV. Geschwader sofort oder wenigstens kurz nachdem die russischen Seestreitkräfte unter dem Druck der deutschen Geschütze sich nach Norden zurückzogen, bereits vor dem Ausgang des Nord-Moon-Sundes gestanden hätte. Entweder hätte man dann die Russen beim Auslaufen gestellt oder sie hätten sich selbst im Moon-Sund zerstören müssen. Da das schnelle Erscheinen infolge Ausfalls der Minensucharbeiten nunmehr hinausgeschoben wurde, war die Vorbedingung für die Nordunternehmung hinfällig. Dazu kam, daß durch die Vernichtung der „Slawa", von bisher vier festgestellten Transportdampfern und einem Zerstörer im Moon-Sund, durch die Versenkung eines Transportdampfers vor dem Nord-Moon-Sund und durch die voraussichtlich schwere Beschädigung des Kreuzers „Bogatyr" (siehe Seite 293) die vorher im Moon-Sund befindlichen russischen Seestreitkräfte bereits empfindlich geschwächt worden waren. Die in wenigen Tagen mögliche Aufstellung von Batterien an der Ostseite Moons und Dagös würde ferner dazu beitragen, die sich dann etwa noch im Moon-Sund haltenden Streitkräfte zu vernichten oder zu vertreiben. Aus diesen Gründen wurde die Nordunternehmung nur noch beabsichtigt, sofern sich ganz besonders günstige Verhältnisse einstellen würden.

Um 18 Uhr ging Funkspruch vom Admiralstab der Marine ein, daß die Nordunternehmung auf kaiserlichen Befehl zu unterbleiben habe. Einige Stunden später, um 1.30 Uhr am 20. Oktober, meldete „UC 58", daß die russischen Streitkräfte aus dem Nord-Moon-Sund ausgelaufen waren, eine Meldung, die 7 Uhr morgens von „UC 56" bestätigt wurde.

Damit waren alle Voraussetzungen für die Nordunternehmung hinfällig, die Vorbereitungen wurden endgültig abgebrochen.

Am 19. Oktober mittags war ein Funkspruch der russischen FT.-Station Dagerort-Leuchtturm an den russischen Flottenchef aufgefangen worden: „Bitte sofort schicken zwei Torpedoboote." Um 13.45 Uhr lief der Führer der II. Aufklärungsgruppe mit „Königsberg", „Nürnberg" und „Danzig" aus, um sie abzufangen; U-Bootssicherung bildete die VI. Torpedobootsflottille, in Punkt „Weiß" setzte sich die 4. Minensuch-Halbflottille mit ausgebrachtem Gerät auf Nordkurs vor. Drei Torpedoboote wurden auf dem für die Nordunternehmung abgesuchten Wege über die Punkte „Gamma", „Grün" und „Rot" bis zum Schnittpunkt mit dem Längengrad 22° O geschickt, um den Russen den Rückzug zu verlegen. Gegen 15 Uhr ging Nachricht ein, der russische Flottenchef habe mitgeteilt, zwei Torpedoboote seien abgesandt. Als bis 17 Uhr nichts gesichtet war, entschloß sich Konteradmiral v. Reuter, den Vorstoß aufzugeben. Es war anzunehmen, daß die Boote zu Truppeneinschiffungen an die Nordküste Dagös bestellt waren. In das dortige, minenverdächtige und nicht abgesuchte Gebiet vorzustoßen, war ausgeschlossen. Die 4. Minensuch-Halbflottille erhielt Befehl, den Rückmarsch als Suchmarsch auf dem gleichen Kurs auszunutzen; Minen wurden nicht gefunden. Den russischen Berichten zufolge hat in den Tagen vom 17. bis 19. Oktober wiederholt lebhafter FT.-Verkehr wegen Gestellung von Fahrzeugen nach Tachkona, Kertel und Heltermaa zum Abholen der Besatzung von Dagö zwischen Flottenkom-

mando, Admiral im Moon-Sund und verschiedenen Dienststellen auf Dagö stattgefunden und ist dabei mehrfach von Entsendung von Torpedobooten die Rede gewesen.

Nachdem um 16 Uhr „Friedrich der Große" mit dem Chef des IV. Geschwaders aus der Putziger Wiek kommend — „Kaiserin" und „König Albert" blieben dort — in die Tagga-Bucht eingelaufen waren, ging „Moltke" mit dem Chef des Sonderverbandes um 20.10 Uhr nach Arensburg in See, wo sie am 21. Oktober gegen Mittag ankerte.

Während die Truppen des Obersten v. Kaweczynski am 19. Oktober abends bis Keines, Weimel und Großenhof gelangt waren (Kartenskizze 2), hatten sie im Laufe des 20. Oktober Heltermaa, Kertel, Lechtma, Tachkona und Hohenholm erreicht, ohne wesentlichen Widerstand zu finden, die Batterien von Lechtma und Tachkona zerstört vorgefunden und 750 Gefangene eingebracht. Die meisten Truppen waren vorher über das Wasser geflohen. Zahlreiches Kriegsgerät und wertvolle Vorräte, besonders in der Tuchfabrik Kertel, wurden erbeutet. Dagö war genommen.

Die russischen Streitkräfte waren aus dem Moon-Sund vertrieben, die Baltischen Inseln fest in deutscher Hand: damit waren die dem Sonderverband gestellten operativen Aufgaben voll durchgeführt.

Was jetzt noch zu tun blieb, waren Arbeiten des Einrichtens auf den Inseln, Regelung des Nachschubs, Schaffung minenfreier, sicher bezeichneter Wege über See und in den Küstengewässern und ausreichender telegraphischer und telephonischer Verbindungen, schließlich Abtransport der auf den Inseln nicht benötigten Truppen; alles mußte bis zum Einsetzen der Eisperiode durchgeführt sein. Auf eine bereits am 20. Oktober morgens eingegangene Aufforderung des Admiralstabes, Vorschläge für den Abbau des Sonderverbandes nach dem Fall von Dagö zu machen, hatte Vizeadmiral Ehrhard Schmidt sofort in folgendem Sinne geantwortet: „Auflösung des Sonderverbandes am 25. Oktober. Übertragung des übrigbleibenden Etappen- und Sicherungsdienstes an den B. d. A. d. O., dessen Streitkräfte nach Unterstellung der S-Flottille, des Netzsperrverbandes der Ostsee, „Nautilus", der 7. Torpedoboots-Halbflottille und einiger Sperrbrecher dafür als ausreichend betrachtet werden. „Kaiserin" und „König Albert" können sofort von Putzig nach der Nordsee entlassen werden. Für den Troß kommt zunächst Überführung der II. Staffel und daran anschließend Abtransport der Truppen auf dem Weg Arensburg—Libau in Frage. Verkehr mit Dagö wird in kurzem über minenfreien Weg Kassar-Wiek—Moon-Sund erfolgen."

Bevor auf die Durchführung dieser Aufgaben eingegangen wird, deren Abwicklung noch vielerlei Arbeit mit sich bringen sollte, sei noch kurz auf die Entwicklung der Lage auf russischer Seite in den letzten Tagen sowie auf die Tätigkeit der deutschen und englischen U-Boote und der deutschen Flugwaffe im Laufe der Ösel-Unternehmung eingegangen.

Die Lage von russischer Seite gesehen

Schon während des Gefechts der Linienschiffe am 17. Oktober war es Admiral Bachireff klar geworden, daß er über kurz oder lang den Moon-Sund werde völlig räumen müssen. So gab er bereits jetzt Befehle zur Sperrung der verschiedenen Zugänge durch Blockschiffe und Minen und ordnete die Verseuchung der Kuiwast-Reede mit Minen an; letzteres wurde nicht mehr ausgeführt, weil die Fahrzeuge, von denen die mit dem Minenlegen beauftragten Torpedoboote die Minen übernehmen sollten, bereits Anker auf gegangen und nach dem Moon-Sund unterwegs waren. Die übrigen Sperren (Durchfahrt zur Kassar-Wiek, Strumpffahrwasser, tiefe Rinne) wurden nach Anweisung des Zerstöreradmirals, Konteradmiral Stark, sachgemäß gelegt.

Auch der Stützpunkt Rogokülll auf dem Festlande wurde zur Räumung oder Zerstörung vorbereitet, während den Batterien und Truppen auf Dagö Aushalten bis zum letzten anbefohlen wurde.

Auf Befehl des Flottenchefs sollten die Moon-Sund-Streitkräfte mit allen Mitteln versuchen, die Besatzung von Moon rechtzeitig abzutransportieren. Alle Versuche mißlangen, der letzte am 18. Oktober durch das Auftreten von „V 180" und „V 184" auf Kuiwast-Reede.

Am 18. Oktober morgens lief über Rogokülll der an Admiral Bachireff persönlich gerichtete, bereits am Abend zuvor aufgegebene grundsätzliche Befehl des Flottenchefs ein, den Moon-Sund völlig zu räumen, mit den Kriegsschiffen „an die Nordküste des Finnischen Meerbusens" zu kommen und die Räumung bzw. Zerstörung der Stützpunkte zu beginnen.

Kurz darauf drahtete der Chef des Nachrichtenwesens an Admiral Bachireff: „Feind beabsichtigt Ihr Auslaufen nach Norden zu verhindern." Offenbar war der Funkspruch des Sonderverbandes, die Nordunternehmung betreffend, entziffert und richtig gedeutet worden. Nunmehr faßte Admiral Bachireff den Entschluß, mit sämtlichen Schiffen den Nord-Moon-Sund zu verlassen, obwohl er sich klar darüber war, daß damit die „Vordere Stellung" ihren Wert verlor und die Verteidigung des Finnischen Meerbusens stark beeinträchtigt wurde.

Das Schicksal der Moon-Sund-Streitkräfte machte dem Flottenchef, Admiral Raswosoff, große Sorge, und er telegraphierte an Admiral Bachireff: „Im Notfalle werde ich Sie mit allen Kräften einschließlich der Linienschiffsbrigade unterstützen." Er erließ auch einige dahingehende Befehle und ordnete Verschiebungen seiner Streitkräfte an. Ob es sich dabei nur um eine Geste gehandelt hat, sei dahingestellt. Jedenfalls war man im Großen Hauptquartier mit seiner Absicht nicht einverstanden; ob es zu einem Verbot des Plans, der durch die Ereignisse überholt wurde, gekommen ist, läßt sich nicht feststellen.

Der Abmarsch aus dem Nord-Moon-Sund wurde auf den 18. Oktober 16 Uhr festgesetzt. Infolge falsch aufgefaßter Befehle waren aber die Minensuchboote, die vorausfahren sollten, nicht zur Stelle; so wurde das Auslaufen auf den 19. verschoben. Dagegen gelang es, aus Rogokülll eine ganze Anzahl von Transport-

dampfern und sonstigen Hilfsschiffen herauszubringen, auch allerhand Vorräte abzutransportieren.

Vom Befehlshaber der Inselverteidigung von Dagö, aber auch von den dortigen Truppen unmittelbar, gingen immer dringendere Rufe um Entsendung von Fahrzeugen zum Abtransport der Truppen ein, denen nur unvollkommen entsprochen werden konnte. Bereits am Abend des 18. Oktober war ein Fernspruch des Flottenchefs an den Befehlshaber der Inselverteidigung eingelaufen, die 30,5-cm-Geschütze zu sprengen; der energische Batteriekommandeur, Oberleutnant z. S. Jelatschitsch, sagte sich, daß dieser Befehl zum Ausbruch der Panik auf Dagö führen würde und erwirkte die Aufschiebung.

Im Nord-Moon-Sund bereitete Admiral Bachireff am 19. Oktober die Räumung und das Sperren der zu verlassenden Gewässer weiter vor; er wollte dieses bis zum letzten Augenblick selber beaufsichtigen und als letzter den Schiffen mit einem Torpedoboot folgen. Da erhielt er am Frühnachmittag den Funkspruch: „Heute ist der Durchbruch durch die Vordere Stellung zu erwarten, um Sie abzuschneiden", dem der an die Moon-Sund-Streitkräfte gerichtete folgte: „Voll gefechtsbereit sein." Admiral Bachireff fühlte sich daher nicht berechtigt, die Seestreitkräfte des Rigabusens ohne seine persönliche Führung zu lassen und beschloß, wieder an Bord des „Bajan" zu gehen. Vor dem Nordausgang des Moon-Sundes hatten die Minenräumer die von den deutschen U-Booten gelegten Sperren gefunden und so weit geräumt, daß der Weg dem Befehlshaber der Seestreitkräfte minenfrei gemeldet werden konnte.

Um 16 Uhr liefen die Seestreitkräfte des Rigaischen Meerbusens nach einem tagszuvor festgelegten Plan aus dem Nord-Moon-Sund unter dem Schutz von Minensuchern und Torpedobooten aus. Das Wetter war ruhig und diesig, Sichtweite 3 bis 4 sm. Die vorgesehenen Minensperren im Ruckö-Worms-Kanal, in der Nordausfahrt des Moon-Sundes und bei Odensholm wurden planmäßig hinter dem auslaufenden Verbande gelegt. Admiral Bachireff vermutete mit Recht, daß die gut ausgebojte Fahrstraße Moon-Sund—Hangö von deutschen U-Booten bewacht würde; er wählte daher einen östlichen Weg vom Moon-Sund über Odensholm nach Norden und ließ zum Schutz seines Verbandes in der linken Flanke eine Netz- und Minensperre nördlich von Stapelbotten werfen. Die in Wartestellungen befindlichen deutschen U-Boote kamen nicht zum Angriff. Alle Schiffe bis auf einen Transportdampfer, der bei Spithamn auflief, kamen unversehrt in ihren Bestimmungsorten an.

Die Tätigkeit der englischen U-Boote

Tätigkeit und Ende von „C 32" sind bereits geschildert (siehe Seite 281), desgleichen die Tätigkeit von „C 27" und sein Auslaufen aus dem Rigaischen Meerbusen (siehe Seite 257).

Bezüglich „C 26" geht aus den Tagebuchauszügen nur hervor, daß es während der Tage der Operationen um den Moon-Sund auf Warte- und Beobachtungsstellung war, anscheinend im südlichen Teil des Rigaischen Meerbusens. Von dort

aus scheint es in den letzten Tagen des Oktober oder in den ersten Tagen des November in Pernau eingelaufen zu sein. Hier brach am 6. November infolge Brennstoffexplosion im Maschinenraum ein schwerer Brand aus, der die Fahrbereitschaft offenbar auf längere Zeit unterbrochen hat. Laut Tagebuchnotiz des englischen U-Bootsbefehlshabers in Hangö hat er am 16. November „C 26" Befehl zugehen lassen, einen Versuch zur Störung des Verkehrs nach Arensburg zu machen, das Boot war aber wohl noch nicht fahrbereit. Am 11. Dezember mittags ist es dann aus Pernau ausgelaufen, hat südlich Kynö Tauch- und Trimmfahrten gemacht und sich für die Nacht auf Grund gelegt. Am 12. Dezember sichtete es in Unterwasserfahrt kurz nach 11 Uhr Abro und steuerte von hier aus Zerel-Riff an. Auf 9 m Wasser stieß es um 17.22 Uhr auf Grund, stieg auf 6 m und fiel wieder auf 12 m. Um 17.45 Uhr tauchte es auf und lotete sich — es war inzwischen dunkel geworden — ins freie Fahrwasser, eine vorzügliche navigatorische Leistung. Um 20.05 Uhr wurden die Motoren angeworfen und in Überwasserfahrt Örö angesteuert. Am 13. Dezember machte „C 26" wohlbehalten an der Mole in Hangö fest.

Aus den Kriegstagebuchnotizen des U-Bootsbefehlshabers, Commander Cromie, geht hervor, daß es während der Operationen um Ösel außerordentlich schwierig war, rechtzeitige Befehle des russischen Flottenkommandos für die Tätigkeit der in Hangö liegenden U-Boote zu erhalten, so daß er sich schließlich gezwungen sah, in Übereinkunft mit dem russischen U-Bootsbefehlshaber selbständig zu handeln.

Am 12. Oktober wurden „E 9" und „Leopard" auf Stellung westlich Filsand geschickt, „E 9" südlich des Breitengrades von Undva Udde, „Leopard" nördlich davon. Commander Cromie versuchte die Besetzung von vier Stellungen zu erreichen: eine nordwestlich Zerel, eine westlich und eine nordwestlich Filsand, eine westlich der Zufahrt zur Tagga-Bucht. Admiral Vladislaveleff wollte aber erst die Rückkehr der beiden am 12. entsandten Boote abwarten. „Leopard" kam am 14. Oktober zurück, wußte aber nur von sehr schlechtem Wetter zu berichten. An seine Stelle nordwestlich Hundsort ging am 14. Oktober „C 35".

Am 16. Oktober kehrte „E 9" zurück. Am 13. und 14. hatte sehr schlechtes Wetter jede Tätigkeit verhindert. Am 15. Oktober mittags hatte es ein Geleit von fünf kleineren Dampfern, gedeckt von zwei Torpedobooten, die Nordost steuerten, mit zwei Fehlschüssen angegriffen; es scheint in der Nähe von Feuerschiff „Alpha" gewesen zu sein. Deutscherseits wurde nichts bemerkt.

Am 17. Oktober waren von den englischen E-Booten nur zwei, „E 1" und „E 9" fahrbereit, „E 8" und „E 19" lagen zur Überholung in Reval.

Am 18. Oktober mittags ging die Nachricht ein, deutsche Seestreitkräfte stünden zwischen Hundsort und Dagerort. Commander Cromie schickte daraufhin „E 1" auf eine Stellung westlich des Soëlo-Sundes und „Wjapr" westlich Filsand.

Am folgenden Tage erhielt der Commander den Befehl, die Verteidigung der Vorderen Stellung vorzubereiten. Er zog „Wjapr" in eine Stellung nordwestlich Dagerort zurück und schickte „E 9" und „Ryß" auf Stationen östlich der Vorderen Stellung. Beide Boote kehrten am 20. Oktober zurück. „E 9" besetzte am 21. für drei Tage eine Stellung 30 sm südlich Örö. Am 22. Oktober kam „E 1" von der Stellung südlich Dagö zurück, ohne bei dem meist stark unsichtigen Wetter etwas

gesehen zu haben. Auch „Wjapr" lief ohne Erlebnisse wieder ein und wurde auf seiner Stellung durch „Gepard" ersetzt, dem dann am 25. Oktober Befehl gegeben wurde, die Wartestellung zwischen Hundsort und Dagerort einzunehmen. Am gleichen Tage bezog „E 9" die Stellung nordwestlich Dagö. In den nächsten Tagen hörte die Tätigkeit der U-Boote zunächst auf. Erst am 9. November lief „C 35" wieder auf die Stellung nordwestlich Dagerort aus, von wo es am 13. November zurückkehrte, ohne etwas erlebt zu haben. „Gepard", der vom letzten Auslaufen am 22. Oktober nicht zurückgekehrt war, wurde als verloren angesehen; „dies gab der russischen U-Bootsmoral den Rest", schrieb Commander Cromie in sein Tagebuch.

Ein Telegramm des Centrobalts am 13. November benachrichtigte ihn, daß dieser beschlossen habe, sich jeder Einflußnahme auf die Tätigkeit der englischen U-Boote zu enthalten. Commander Cromie entsandte noch einmal am 13. November „E 19" nach Steinort, um den Rücktransport der Truppen von Ösel nach Libau zu stören. Das Boot beschoß am 17. mittags einen kleineren Transportdampfer mit zwei Torpedos, fehlte ihn aber; am 18. November war es in Hangö zurück. Danach wurden die Fahrten der englischen U-Boote endgültig eingestellt.

Tätigkeit der deutschen U-Boote

„UC 56", das zunächst eine Wartestellung westlich Dagerort einnehmen sollte, hatte Libau am 11. Oktober um 8 Uhr verlassen und über Färö—Svenska-Högarne die befohlene Wartestellung angesteuert, die es bis zum 17. Oktober besetzt hielt. Feindliche Seestreitkräfte wurden in dieser Zeit nicht gesichtet. Am 15. Oktober wurde westlich Dagerort eine anscheinend neue Netzsperre, Ostwest verlaufend, von etwa 400 m Länge festgestellt. Eingehende Untersuchung des Seegebiets am folgenden Tage ließ eine zweite Netzsperre, ebenfalls Ostwest gerichtet, auffinden, deren Länge nicht genau festzustellen war; gezählt wurden an der Wasseroberfläche 20 Nestbojen mit etwa 50 m Abstand. Am 17. Oktober morgens trat „UC 56" auf Befehl des B. d. A. d. O. den Marsch nach dem Nordausgang des Moon-Sundes an. Am 18. morgens 2 Uhr war die Vordere Stellung tief getaucht unterfahren, und vier Stunden später wurde nach Besteckkontrolle bei Odensholm das zugeteilte Tätigkeitsgebiet östlich des Längengrades 23° 12′ O angesteuert. Um 10 Uhr wurden zwei Zerstörer gesichtet, die aus dem Ruckö-Worms-Kanal kamen und später dorthin zurückkehrten. Mittags passierte ein Lazarettschiff mit nördlichem Kurs, ebendaher kommend. Um 20.30 Uhr passierte außer Schußentfernung ein abgeblendeter Zerstörer mit nördlichem Kurs. Am 19. Oktober beobachtete „UC 56" den Rückzug der russischen Streitkräfte aus dem Nord-Moon-Sund und meldete ihn an „Moltke". Zum Schuß kam das Boot nicht. Bis zum 22. Oktober blieb es noch in seiner Wartestellung; bei einem Zusammenstoß mit „UC 59" (siehe unten) wurde das vordere Tiefenruder verbogen, so daß es nicht mehr nach unten gelegt werden konnte. „UC 56" trat den Rückmarsch an und lief am 25. Oktober in Libau ein.

„UC 59" hatte seine Markbootstellung bei Punkt „Weiß" am 12. Oktober planmäßig verlassen, nachdem „Moltke" es mit Kurs Süd zum Einsteuern in die Tagga-

Bucht passiert hatte. Das U-Boot trat sofort den Marsch nach Dagerort an, um noch vor Beginn des Auslegens der Netzabsperrung durch die Logger der S-Flottille das Sperrgebiet nördlich der Tagga-Bucht geräumt zu haben. Um 10.28 Uhr hatte das Boot den Abgangspunkt für das Unterfahren der Vorderen Stellung erreicht, trat den Vormarsch aber erst um 20 Uhr an. Der Kommandant wollte diese Tauchfahrt während der Nacht ausführen, um bei Tageslicht in das Seegebiet östlich davon einzutreten und genaues Besteck nehmen zu können. Dies geschah am 13. Oktober um 16 Uhr bei Odensholm; von hier aus begab sich „UC 59" nach Norden in das ihm zugewiesene Tätigkeitsgebiet zwischen Hangö und Russarö, wo es bis zum 22. Oktober kreuzte, ohne etwas vom Feinde zu sehen außer Zerstörern, die am 16., 18., 19. und 21. Oktober innerhalb der Schären der Nordküste beobachtet wurden. Südsüdweststurm und entsprechender Seegang am 22. Oktober veranlaßten den Kommandanten, sich in Unterwasserfahrt nach Süden zu begeben, um zwischen Odensholm und Grasgrund zu kreuzen. Beim Ausfahren des Sehrohrs kurz nach 14 Uhr 2 sm nördlich Neu-Grund kam der Steuerbordbug eines eigenen U-Boots — es war „UC 56" — unmittelbar vor dem Sehrohr in Sicht. Bei einem Rundblick vorher war nichts gesehen worden, auch kein Schraubengeräusch war zu hören gewesen. Sofort wurde auf Tiefe gegangen und das Sehrohr eingefahren; trotzdem wurde dieses leicht gerammt und derart verbogen, daß es nicht mehr zu bewegen war. Infolgedessen mußte der Rückmarsch angetreten werden; am 25. Oktober lief „UC 59" in Libau ein.

„UC 60" hatte die Aufgabe, vor dem Nordausgang des Ruckö-Worms-Kanals Minen zu legen und danach eine Warteſtellung im Finnischen Meerbusen bei Nargön zu beziehen, westlich der Zentralstellung und östlich des Längengrades 20° 40′ O. Das Boot lief bereits am 9. Oktober mittags aus Libau aus, um sich bei Bogskär eine genaues Besteck zu holen. Infolge unsichtigen Wetters konnte der Vormarsch von dort aus erst am 11. Oktober nachmittags angetreten werden. Am nächsten Morgen um 3.15 Uhr wurde die Vordere Stellung ohne Störung tief getaucht unterfahren; bei Odensholm holte sich „UC 60" ein sicheres Besteck und legte sich tagsüber auf den Grund, um die Dunkelheit zum Minenlegen abzuwarten. Abends tauchte es auf; die Nacht war besonders dunkel. Nach Uhrzeit und mit Lotungen wurde der Sperrgrund angesteuert. Die Teilsperren I bis V fielen an den befohlenen Stellen. Danach trat das Boot den Marsch in sein Tätigkeitsgebiet an, das es um die Nordspitze von Odensholm herum erreichen wollte. Kurz vor Mitternacht erfolgte ein starker Stoß Backbord vorn: in der tiefen Dunkelheit war „UC 60" von „UC 58" gerammt worden. Die Boote sahen sich gegenseitig erst auf weniger als 50 m, der Zusammenstoß war nicht mehr zu vermeiden. Auch „UC 60" war das Backbord-Tiefenruder beschädigt, es ließ sich nur noch mit der Hand legen, und zwar nur 10° nach oben und nach unten. Immerhin war das Boot noch tauchfähig. „UC 58" blieb unversehrt.

Nach dem Zusammenstoß ging „UC 60" an die Südküste des Finnischen Meerbusens zwischen Spithamn und Baltisch-Port. Als dort am 13. und 14. Oktober keinerlei Schiffsverkehr beobachtet, das U-Boot überdies von einer Küstenbatterie bei Packerort mit 30 Schuß beschossen worden war, verlegte der Kommandant sein

Tätigkeitsfeld an die Nordküste des Finnischen Meerbusens, wo er an der Grenze des Schärengebietes Angriffsgelegenheit zu finden hoffte. Obwohl dort viele Seezeichen vorgefunden wurden, gelang es ihm nicht, in das Schärengebiet einzudringen, weil die Seezeichen unbekannt und nicht in den Karten enthalten waren. Die Schärenfahrwasser waren von den Russen großenteils erst im Kriege vermessen und betonnt worden, das Ergebnis wurde geheimgehalten.

Am 16. Oktober um 10.15 Uhr kam „UC 60" in den Schären bei Powskär auf einen Transporter von etwa 2000 BRT. mit dem Backbord vorderen Rohr zum Schuß. Leider trat ein Rohrversager ein, indem der Torpedo im Rohr klemmte. Es ist möglich, daß dieser Versager auf den Zusammenstoß mit „UC 58" zurückzuführen ist; die Mündungsklappe des Rohres war allerdings vor dem Schuß bewegt worden, ohne daß eine Störung zu bemerken war. Nun ließ der Kommandant das Geschütz besetzen, um den Dampfer durch Artillerie zu vernichten. Als das Boot hierbei auf Rückwärtsgang ansprang, glitt der Torpedo aus dem Rohr und detonierte auf dem Grunde, etwa 15 m vor dem Bug des Bootes. Außer anderen Beschädigungen des Bootes trat dadurch Schluß in der Batterie ein, und diese fiel zur Hälfte aus. Zwar gelang es noch, den von seiner Besatzung verlassenen Dampfer „Esti" zu sprengen und zu versenken, aber danach war „UC 60" gezwungen, die Unternehmung aufzugeben, da die Hälfte der Batterie knapp ausreichte, um die Vordere Stellung zu untertauchen. Am folgenden Abend trat das Boot den Rückmarsch an und kehrte auf dem Wege über Dagerort und die Punkte „Gamma", „Beta" und „Alpha" nach Libau zurück, wo es am 20. Oktober festmachte.

„UC 58" hatte am 11. Oktober die Markbootstellung „Alpha" besetzt und von dort noch am gleichen Abend den Marsch nach dem Finnischen Meerbusen angetreten, um im Gebiet nördlich des Moon-Sundes Minen zu legen. Bald nach Mitternacht war es in 60 m Tiefe unter der Vorderen Stellung hindurchgefahren und danach an deren Ostseite wieder aufgetaucht. Das Boot befand sich auf der Fahrt zur Nordspitze von Odensholm, um sich dort ein Besteck zu holen, als der Zusammenstoß mit „UC 60" erfolgte. Am 12. und 13. Oktober hielt es sich an der Bojenstraße Moon-Sund—Hangö auf, wo der Kommandant auf russischen Schiffsverkehr hoffte, leider umsonst. Am 13. Oktober erlaubte das unsichtige Wetter das Minenlegen nicht. Am 14. Oktober frühmorgens wurde getaucht und in Sehrohrtiefe der Moon-Sund zum Werfen der Sperre angesteuert. An diesem Tage war die Bewachung im Nordausgang des Moon-Sundes sehr rege. Um 9.10 Uhr erschienen zwei Zerstörer von Süden her und kreuzten vor dem Ausgang. Mittags kam bei diesigem Wetter plötzlich ein Torpedoboot in Sicht, das von Norden her durch die Bojenstraße fuhr. Um 13.10 Uhr wurden bei erneutem Versuch, zum Sperrgrund vorzudringen, nördlich und südlich des U-Bootes je ein Bewachungsfahrzeug bemerkt, zeitweise gestoppt, zeitweise in Fahrt. Der Kommandant schloß daraus auf Horchverfolgung und legte das Boot auf den Grund. Mehrfach wurden noch Schraubengeräusche gehört, so daß der Kommandant das Legen der Sperre für diesen Tag aufgab.

Am 15. Oktober bei Tagesanbruch herrschte Windstille und diesiges, regnerisches Wetter; die Sichtweite betrug etwa 2 sm. Bei der geringen Sichtigkeit wollte der

Kommandant die Minen in Überwasserfahrt legen. Er vermied dabei Grundberührungen auf dem unebenen Meeresboden und konnte die ausliegenden Seezeichen zu größerer navigatorischer Genauigkeit der Sperrlage ausnutzen. Ohne gesehen zu werden, legte „UC 58" die befohlene Sperre und ging danach, auf Sehrohrtiefe fahrend, in die Bojenstraße, in der gegen Mittag drei nach Süden laufende Torpedoboote gesichtet wurden; Schußgelegenheit ergab sich nicht.

Am nächsten Morgen um 5.20 Uhr erschien in der Morgendämmerung im südlichen Teil der Bojenstraße ein Kreuzer, der für „Bogatyr" gehalten wurde — wie sich später herausstellte, war es „Diana" —, die hinter einer Minensuchformation von fünf Fahrzeugen und unter U-Bootssicherung durch zwei Zerstörer mit südlichem Kurs die Einfahrt des Moon-Sundes ansteuerte. Bei glatter See setzte „UC 58" den Angriff an; eine Torpedodetonation wurde gehört, so daß mit einem Treffer gerechnet wurde. In Wirklichkeit hatte der Torpedo das Ziel verfehlt und war wohl jenseits auf dem Grunde detoniert. Das U-Boot wurde von den Zerstörern erfolglos mit Wasserbomben beworfen.

Am 18. Oktober morgens traf „UC 58" ein Fischerboot mit russischen Soldaten auf der Flucht von Dagö nach dem Festlande. Der Kommandant nahm sie an Bord, weil das lecke Fischerboot dem Untergehen nahe war, trotzdem sein Unterwasserradius durch diese Vermehrung der Besatzung nicht unwesentlich verringert wurde. Den Abmarsch der russischen Streitkräfte aus dem Nord-Moon-Sund am 19. Oktober beobachtete „UC 58", ohne zum Schuß zu kommen, und meldete ihn dem Sonderverband. Das Boot blieb bis zum 23. Oktober im Operationsgebiet, trat auf FT.-Befehl danach den Rückmarsch an und lief am 25. Oktober in Libau ein.

„UC 57" und „UC 78" hatten die ihnen zugewiesenen Kreuzgebiete im Rigaischen Meerbusen südlich des Moon-Sundes am 11. Oktober von Dünamünde aus aufgesucht. Ihre Tätigkeit, soweit sie von Interesse ist, ist an den betreffenden Operationstagen geschildert.

Tätigkeit der Flugwaffe

An erster Stelle stand während der ganzen Unternehmung die Aufklärung des gesamten Seegebietes um die Baltischen Inseln und die Sicherung der fahrenden oder zu Anker liegenden Verbände, zumal beim Anmarsch des Gros und der Transportflotte zur Tagga-Bucht und während der ersten Tage der Ausladung. Die Flugzeuge, die je nach der Wetterlage mehrmals am Tage aufklärten, brachten wertvolle Ergebnisse mit, die unter Berücksichtigung der schwierigen Nachrichtenübermittlung im allgemeinen rasch an die Leitstelle und an die interessierten Stellen gelangten. Der Sonderverband und seine Teile waren stets über den Aufenthalt und häufig auch über die Bewegungen der russischen Schiffe im Moon-Sund, der Kassar-Wiek und dem Rigaischen Meerbusen unterrichtet. Die Aufklärung des äußeren Seegebiets um die Inseln sichtete außer vereinzelten U-Booten nichts von Bedeutung.

Zu Angriffen ergab sich wenig Gelegenheit. Ein starker Angriff am 17. Oktober auf die sich von Kuiwast-Reede nach dem Nord-Moon-Sund zurückziehenden Streitkräfte hatte nach russischen Angaben keinen Erfolg. Dagegen hatte die Torpedoflugzeugstaffel bei einem Bombenangriff auf „Graschdanin" am 15. Oktober einen Treffer erzielt.

Gegen Landziele kamen zwei Torpedoflugzeuge unter Bedeckung durch zwei Seekampfeinsitzer nach Zwischenlandung in Arensburg am 16. Oktober zum Einsatz. Sie griffen um 11 Uhr den Brückenkopf am Steindamm auf Moon mit je acht 58-kg-Bomben an und erzielten acht Treffer zwischen den Geschützen und den Munitionslagern am Brückenkopf; ein Munitionsbrand konnte noch beim Rückflug längere Zeit beobachtet werden. Zwei russische Landeinsitzer stiegen auf, griffen aber infolge der Anwesenheit der deutschen Seekampfeinsitzer nicht an.

Als weitere Aufgabe war den Flugzeugen des Niederhalten der feindlichen Flugabwehr gestellt. Am 12. Oktober wurden dafür C-Flugzeuge und Seekampfeinsitzer eingesetzt, die bei Papensholm drei russische Flugboote abschossen. Ferner schoß am 15. Oktober Leutnant z. S. Opitz ein russisches Flugboot ab, das von Zerel nach Abro flog. Von da ab wurden feindliche Flugzeuge nicht mehr gesichtet.

Am 15. Oktober besetzten sechs Seeflugzeuge unter Führung des Kapitänleutnants Mans die Insel Abro, auf der keine feindlichen Truppen mehr angetroffen wurden.

Als Artillerieflieger für Schiffe sind die Seeflugzeuge so gut wie gar nicht zum Einsatz gekommen; die wenigen Versuche dazu sind bereits im Rahmen der betreffenden Ereignisse erwähnt. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Artilleriefliegerei für Schiffe ein damals neues und so gut wie unerprobtes Gebiet war.

Während der Kampftage der Truppen flogen die für das Heer eingeteilten Seeflieger täglich in regem Einsatz und mit gutem Erfolg als Infanterie-Schlachtflieger. Vom 21. Oktober ab flogen Seeflugzeuge nicht mehr für das Heer. Die Armeeaufgaben wurden von da ab von der dem Generalkommando XXIII. R. unmittelbar unterstehenden Landfliegerabteilung 16 gelöst.

Der Verlust an Flugzeugen (Totalverlust und Bruch) war infolge der meist sehr ungünstigen Wetterverhältnisse beträchtlich; da Reservematerial kaum zur Verfügung stand, konnte Ersatz nicht eingestellt werden, so daß im Verlauf der Operationen eine Reihe von Flugzeugbesatzungen brachlag.

21. bis 23. Oktober

Die Tage vom 21. bis 23. Oktober standen in der Hauptsache unter dem Zeichen des Einrichtens von Kuiwast-Reede zum gesicherten Liegeplatz, des Minensuchens und -räumens im Strumpffahrwasser und in der Kassar-Wiek, des Nachschubs von der Tagga-Bucht nach Dagö und des Entladens der II. Staffel in Arensburg.

Für die Minensucharbeiten hatte der Chef des Sonderverbandes als Richtlinie ausgegeben, daß in erster Linie ein gesicherter Weg von Kuiwast-Reede durch die Kassar-Wiek nach Soëla zu schaffen sei; wie die Armee festgestellt hatte, war die

Transportverbindung nach Dagö quer durch die Insel Ösel herum zur Tagga-Bucht und weiter nach dem Soëlo-Sund stets stark durch U-Boote gefährdet und war daher möglichst bald ganz aufzugeben. Weiter sollten alle Verbindungen innerhalb des Rigaischen Meerbusens, die bereits vorhanden waren, nachgeprüft und verbessert, erforderliche neue geschaffen werden.

Von Kuiwast-Reede her gingen die III. Minenräumdivision und der Motorjollenverband, von der Kassar-Wiek aus, die II. Minenräumdivision und Suchboote der S-Flottille das Strumpffahrwasser an. Die Arbeit war schwierig und zeitraubend, da die Minen außerordentlich dicht und in verschiedener Tiefe lagen; es hatte den Anschein, als sei das ganze Strumpffahrwasser zwischen der Glockentonne, der Raugen-Bank im Westen und dem Kumora-Riff im Osten unregelmäßig verseucht. Die Arbeit ging nicht ohne Verluste vor sich: am 21. Oktober um 15.15 Uhr wollte das Räumboot Nr. 12 „Roland" der III. Minenräumdivision die Motorjollen in einem von ihnen bereits mit Suchgerät befahrenen Gebiet in Schlepp nehmen, stieß dort auf eine Mine und sank sofort; fünf Mann fielen, fünf wurden verwundet. Die II. Minenräumdivision stellte fest, daß das Gebiet westlich des Wracks von „S 64" stark von Minen verseucht war, neben vielen Oberflächenständen wurden auch noch auf nur 3 m Wasser Minenstände gefunden. Auch hier ging die Arbeit nur langsam vonstatten. Motorbarkassen bargen vom Wrack von „S 64" auf Befehl des I. F. d. T. das erreichbare Inventar (Bg.s, Scheinwerfer, Artilleriebefehlsapparate u. dgl.); da das Oberdeck etwa 1,5 bis 2 m vom Wasser überspült war, konnten die Torpedorohre nicht entladen werden.

Vier Logger der vierten Gruppe der 1. S-Halbflottille, die am 22. Oktober morgens Proviant aus der Poka-Bucht geholt hatten, befanden sich auf dem Rückmarsch durch die Kassar-Wiek. Infolge unachtsamer Navigation nahmen sie ihren Kurs zu weit nördlich, gerieten aus dem abgesuchten Fahrwasser heraus und auf den Südflügel der Winkelsperre. Das vierte Boote der Kiellinie, das Suchboot 14 a (Logger „Gutheil") stieß auf eine Mine und sank innerhalb weniger Sekunden; acht Mann fielen, zwei wurden gerettet. Der Unfall veranlaßte den I. F. d. T., den südlichen Teil dieser Sperre durch die II. Minenräumdivision beseitigen und durch einen 1000 m breiten Streifen südlich des Wracks von „Gutheil" den Anmarschweg vom Soëlo-Sund verbessern zu lassen.

Ein zur Erkundung in die tiefe Rinne zum Nord-Moon-Sund entsandtes Suchboot fand diese durch versenkte Dampfer und stärkste Minenverseuchung — zahllose Oberflächenstände — völlig unpassierbar.

Am 21. Oktober morgens hatte die Landungsabteilung Ahlefeld die Inseln Hanikaz, Wareselaid, Kargelaid und Akkilaid besetzt, ohne Widerstand zu finden; die Signal- und FT.-Station sollte auf Kargelaid eingerichtet werden, da hier aber kein Wasser war, wurde sie zunächst in Wareselaid aufgestellt; am folgenden Tage wurden diese westlichen Inseln wieder geräumt und an ihrer Stelle Kumora und Heinlaid besetzt.

Kuiwast-Reede wurde am 21. Oktober unter Leitung des B. d. A. d. O. planmäßig durch Sperren nach Norden gesichert. „Eskimo" legte nordwestlich Schildau eine doppelte, 12 m tiefe Netzsperre von 3,25 km Länge und begab sich danach

nachmittags nach Arensburg zurück. „Nautilus" sollte die Durchfahrt östlich Schildau mit U-Minen sperren; da die Wassertiefe für das Schiff zu gering war, lud es die Minen auf Motorboote der III. Minenräumdivision um, von denen sie geworfen wurden. 70 Minen lagen lückenlos mit Tiefstand 2 m. Zu Beginn des Minenlegens hatte „Nautilus" festgestellt, daß die Arbeit russischerseits von Land aus beobachtet wurde, und zwar von einer Windmühle nördlich Werder und von einem Höhenrücken aus in etwa 50 hm Entfernung. Einige Salven von „Nautilus" mit zwei Treffern in der Mühle brachten den gewünschten Erfolg. „Nautilus" wurde nach dem Minenlegen nach Arensburg entlassen.

Die artilleristische Verteidigung des Moon-Sundes auch von Land aus machte gute Fortschritte: eine 15-cm-Haubitzbatterie war bereits am 21. vormittags an der Ostseite Moons in Stellung, eine weitere sowie eine 21-cm-Mörserbatterie sollten in Kürze folgen.

Im Laufe der Nacht war über den Admiralstab der Marine eine Forderung der Obersten Heeresleitung eingegangen, die Insel Khnö vorübergehend zu besetzen und häufige Demonstrationen von Schiffen an der livländischen Küste vorzunehmen. Die Aufgabe wurde dem 2. Admiral des III. Geschwaders, Konteradmiral Seiferling, übertragen und ihm dazu „Markgraf", „Straßburg", fünf Torpedoboote, der Sperrbrecher „Lothar", die 8. Minensuch-Halbflottille und einige Boote der III. Minenräumdivision zugeteilt; das Landungskorps hatten die beiden Schiffe zu stellen. Flugzeugaufklärung wurde bestellt. Der Verband sollte am 22. Oktober, 6 Uhr morgens, in See gehen. Bereits vorher wurde die Unternehmung vom Sonderverband abgesagt; die Gründe dafür werden noch besprochen werden.

Den drei Linienschiffen hatte der Chef des III. Geschwaders aufgetragen, in den folgenden Tagen die reichen Materialbestände der Batterie auf Werder sowie alles Brauchbare von „Slawa" (Sparmetalle u. dgl.) zu bergen; die Bergungskommandos gingen bewaffnet an Land, da die Küste vom Feind nach wie vor besetzt war, und hatten Befehl, eine bestimmte Linie auf der Halbinsel Werder nicht nach Osten zu überschreiten; die Arbeiten gingen störungslos bis zum Abmarsch der Schiffe vor sich. Daneben fand Kohlenübernahme der drei Linienschiffe aus Dampfern statt.

Die Bewachung der Netzsperre bei Paternoster wurde bei Tag und Nacht wie bisher ausgeübt, da die U-Bootsgefahr unverändert bestand.

In Richtung Rogokül und Hapsal wurden am 21. und 22. Oktober große Brände mit dicken Rauchwolken beobachtet, die offenbar von Ölbränden herstammten; anscheinend vernichteten die Russen diese Stützpunkte.

Die Löscharbeiten der II. Transportstaffel nahmen zunächst guten Verlauf, bereits am 22. Oktober konnten leere Dampfer 8000 russische Gefangene nach Libau überführen, denen am 23. Oktober weitere 4000 folgten; dann stockten die Arbeiten wegen schlechten Wetters mehrere Tage völlig. Der Führer der Transportflotte richtete einen zweiten, gegen West- und Südwestwinde geschützten Entladeplatz bei Kap Merris auf Sworbe ein, der dicht an der Straße nach Arensburg lag.

Überlegungen beim Sonderverband

Im Anschluß an das Telegramm, das die vorübergehende Besetzung von Kynö forderte, ging ein weiteres Telegramm des Admiralstabes ein des Inhalts, daß 1. die Leitung im Osten bis auf weiteres beim Chef des Sonderverbandes bleiben solle, 2. die Linienschiffe möglichst beschleunigt dem Hochseekommando zurückzugeben seien, 3. nach der vom Admiralstab erfolgten Mitteilung des Abschlusses der Operationen auf den Inseln alle übrigen Streitkräfte des Hochseekommandos in ihr früheres Unterstellungsverhältnis zurückzutreten hätten, 4. für die von der O. H. L. gestellten Aufgaben an der livländischen Küste das I. Geschwader oder eine Division desselben und die IV. Aufklärungsgruppe dem Chef des Sonderverbandes für kurze Zeit unterstellt werden würden, und 5. die Torpedoflugzeugstaffel sofort nach Flandern zurückkehren solle.

Daraufhin entließ der Chef des Sonderverbandes noch am 22. Oktober „König Albert" und „Kaiserin", die in Putzig lagen, nach der Nordsee und faßte ins Auge, „Prinzregent Luitpold", „Emden", „Bayern", zwei Sperrbrecher und die 13. Torpedoboots-Halbflottille folgen zu lassen sowie „Bayern" marschbereit war, voraussichtlich am 26. Oktober. Der Rest des IV. Geschwaders und die II. Aufklärungsgruppe sollten entlassen werden, sobald die Löscharbeiten für Dagö beendet waren und die Tagga-Bucht damit als Stützpunkt entbehrlich wurde. Die Netzsperre vor der Tagga-Bucht war erst aufzunehmen, wenn der Nachschub für Dagö über den Moon-Sund und die Kassar-Wiek gesichert war. Da sich die Fährverbindung Soëla—Serro als ungenügend erwies, war ein genügend breiter und 4 m tiefer Weg bis Serro zu schaffen, auf dem Schlepper und Leichter verkehren konnten. Nötigenfalls waren geeignete Landestellen auf Dagö zu schaffen und die Wege dorthin zu bahnen.

Das A. O. K. 8 hatte eine Fortsetzung der Inseloperationen durch eine Unternehmung gegen die Insel Worms angeregt mit dem Ziele einer vorübergehenden Besetzung, der Zerstörung der Geschütze und der Sprengung des Ruckö-Worms-Kanals. Die Anregung wurde eingehend mit General v. Kathen und seinem Stabe besprochen, von allen Seiten beleuchtet und dabei folgendes Ergebnis erzielt:

1. Der Vorteil einer vorübergehenden Besetzung von Worms steht in keinem Verhältnis zu der Einbuße an Ansehen, welche die von den Russen als großer militärischer Erfolg ausposaunte spätere Räumung mit sich bringen würde.

2. Ein Vorgehen gegen Worms von Süden ist wegen der unzureichenden Wassertiefen in der Baggerrinne für große Schiffe nicht möglich. Mit den 15-cm-Geschützen der Kleinen Kreuzer gegen die Batterien auf Worms vorzugehen, verspricht keinen Erfolg.

3. Abgesehen davon ist nach allen bisherigen Erkundungen und Meldungen die Baggerrinne derart mit Minen, und zwar mit Oberflächenständen, verseucht, daß ein Vordringen auf diesem Wege wochenlange Minenräumarbeiten und entsprechende Räummittel erfordern würde. Da ferner die tiefe Rinne noch durch zwei versenkte Dampfer versperrt ist, ist ein weiteres Vordringen nach Norden hier überhaupt ausgeschlossen.

4. Der Weg nach Norden um Dagö herum kommt noch viel weniger in Frage, da er noch größere Anforderungen an die Minenräumverbände stellen würde, außerdem in seinem letzten Teil navigatorisch besonders schwierig und nach den bisherigen Kriegserfahrungen zweifellos von den Russen minenverseucht ist; der Einsatz der schweren Schiffe auf dem Wege zu dieser, für die Besetzung der Insel nicht einmal günstigen Angriffsposition ist von vornherein abzulehnen.

5. Der Wert von Worms in russischer Hand kann jetzt, nachdem die drei beherrschenden Inseln Ösel, Moon und Dagö in deutscher Hand sind, nicht als militärisch hoch bezeichnet werden.

Den Moon-Sund haben sich die Russen selbst durch versenkte Dampfer und Oberflächenstände versperrt, denn ein Räumen dieser Hindernisse unter dem Feuer unserer Batterien ist für den Feind ausgeschlossen. Das Legen von Oberflächenständen allein beweist am klarsten die Absicht der Russen, sich in diesem Gebiet nicht mehr festzusetzen.

Mit unseren Batterien bei Kap Serots und bei Heltermaa an der Ostküste Dagös beherrschen wir den Worms-Sund und damit die allein für Schiffe mittleren Tiefgangs benutzbare Straße nach Süden vollkommen. Den Ruckö-Worms-Kanal können nur flachgehende Fahrzeuge benutzen, die aber nur in dem durch Oberflächenstände verseuchten tiefen Becken enden würden.

6. Auf der Westküste von Worms aufgestellte russische Batterien könnten allerdings bis Dagö hinüberschießen, aber abgesehen davon, daß sie dort kein militärisches Ziel hätten, würden diese Batterien und alle weiteren militärischen Anlagen auf Worms von unseren Flugstützpunkten auf Dagö und Ösel aus dauernd zugedeckt und zum Schweigen gebracht werden.

7. In derselben Weise kann man die beiden Stützpunkte Hapsal und Rogoküll ständig angreifen, so daß auch dazu eine vorübergehende Besetzung von Worms nicht erforderlich ist.

8. Die Tatsache, daß die Russen von selbst in diesen beiden Stützpunkten umfangreiche Sprengungen vornehmen, zeigt, daß der Druck unserer jetzigen Stellung am Moon-Sund genügt.

Worms, das durch seine Lage und seine nur für flache Fahrzeuge passierbare Fahrrinne geographisch mehr zum Festlande als zu den Baltischen Inseln gehört, wird uns bei jedem späteren Vorgehen der Armee von selber zufallen. Auch in russischer Hand wird es für unsere durch den Besitz der drei Inseln sowohl den Finnischen wie den Rigaischen Meerbusen beherrschende seestrategische Stellung nicht von nennenswertem Nachteil sein.

9. Auch bei der vom Admiralstab auf Anforderung der O. H. L. verlangten demonstrativen Besetzung der Insel Kynö und einer Beschießung der livländischen Küste ist es richtiger, von der vorübergehenden Besetzung Abstand zu nehmen. Es wird den Zwecken der Demonstration und der Erzielung eines nachhaltigen Eindrucks auf die Russen besser entsprechen, wenn Kynö und andere Punkte der Küste einige Male stark von Schiffen beschossen werden.

10. Als weitere Aufgabe steht die möglichst baldige Herstellung völliger Bewegungsfreiheit unserer Schiffahrt im Rigaischen Meerbusen im Vordergrund. Als

einziger Platz, von dem aus noch feindliche Gegenwirkung möglich ist, kommt Pernau in Frage, dessen Zerstörung durch dauernde Luftschiff- und Fliegerangriffe, Beschießung und vielleicht auch Sperrung der Einfahrten vorzusehen ist.

Das A. O. K. 8, dessen Befehlshaber, General von Hutier, am 22. Oktober von Libau auf „Frankfurt" in Arensburg eingetroffen war, schloß sich diesem Standpunkt an, die angeregte Unternehmung sowie die Besetzung von Kynö wurden nicht weiter verfolgt, um so mehr, als Flugzeugerkundungen ergaben, daß auch die Batterie auf Worms von den Russen völlig zerstört worden war.

Am 23. Oktober um 18 Uhr ging vom Admiralstab der Marine auf Befehl des Kaisers das Telegramm ein:

„Operationen auf den Inseln vor Rigaischem Meerbusen mit heute Nacht abgeschlossen."

Bald danach wurde folgende Kaiserliche Order übermittelt:

„Generalfeldmarschall von Hindenburg meldet mir, daß bei der Einnahme der Inseln Ösel, Moon und Dagö die Zusammenarbeit von Armee und Marine in vollkommener Weise zum Ausdruck gekommen sei. Die durch Wechselbeziehungen zwischen Generalstab und Admiralstab geförderten Vorarbeiten für die Operationen über See haben die Grundlage für die Erfolge geschaffen. In aufopfernder Hingabe haben Offiziere und Mannschaften der Flotte die Überführung des Landungskorps vorbereitet, gesichert und unterstützt. Teile der Seestreitkräfte haben die feindliche Flotte durch mehrere Gefechte zurückgedrängt, ihr schwere Verluste zugefügt und vielfach in den Kampf an Land wirksam eingegriffen. Ich freue mich des Beweises der Schlagkraft meiner Marine und spreche dem Admiralstab, dem Führer, den Kommandanten und Besatzungen der beteiligten Seestreitkräfte meine volle Anerkennung und des Vaterlandes Dank aus. Weiter mit Gott!

gez. Wilhelm I. R.

Über das A. O. K. 8 ging folgendes an den Oberst., Generalfeldmarschall Prinz Leopold von Bayern, gerichtetes Telegramm ein:

„In gemeinschaftlicher Arbeit und gemeinsamem Kampf mit meiner Marine wurden die schönen Erfolge vorbereitet und durchgeführt, die Deine bewährten Truppen durch die Fortnahme der Inseln Ösel, Moon und Dagö errungen haben. In schnellen Schlägen, vortrefflich unterstützt durch die Artillerie, Pioniere und Minenwerfer, brachen die brave Infanterie und die Radfahrer überall den feindlichen Widerstand. Ihrem frischen Draufgehen ist die rasche Durchführung der Operationen zu danken. Allen Führern, Stäben und Truppen, die zum Ruhme deutscher Waffen erneut beigetragen haben, spreche ich meine volle Anerkennung und des Vaterlandes Dank für das Geleistete aus.

gez. Wilhelm I. R.

Beide Erlasse wurden allen Land- und Seestreitkräften bekanntgegeben.

Ein weiterer Erlaß ging vom Befehlshaber des A. O. K. 8 ein, unter deren Oberleitung die Unternehmung gestanden hatte:

„Armeeoberkommando 8.
Abt. I a Nr. 3648/17 op.

A. H. Qu., den 21. 10. 1917.

An
Chef des Sonderverbandes, Gen. Kdo. XXIII R. K.
Für alle unterstellten Verbände.

In raschem Siegeszuge haben die hierzu befohlenen Land- und Seestreitkräfte die Inseln Ösel, Moon und Dagö genommen. In wenigen Tagen ist von ihnen in gemeinsamer Arbeit und in gemeinsamem Kampfe eine Leistung vollbracht, die in ihrer Eigenart in der Geschichte einzig dasteht.

Nach wohlüberlegten, sorgfältigen Vorbereitungen wurde der richtige Augenblick zum Losschlagen getroffen. Minensuch- und Minenräumverbände bahnten in aufopfernder Tätigkeit den Weg, der Seestreitkräfte und Transportflotte überraschend an die Küste des auf seiner Insel sich sicher fühlenden Feindes führte. Die starken Befestigungen, die Ösel zum uneinnehmbaren Stützpunkt machen sollten, wurden niedergekämpft, ein Häuflein Tapferer in der Tagga-Bucht und bei Pamerort an Land geworfen. Schnell schafften diese Raum, um das schwierige Werk einer Landung zahlreicher Mannschaften, Pferde und Fahrzeuge zu ermöglichen. In ununterbrochener Reihe folgte nun Truppe auf Truppe, Verband auf Verband. Das kühne Wagnis einer Landung großen Umfanges an einer stark verteidigten Küste war gelungen, der erste Teil der Aufgabe erfüllt.

Jetzt gab es für das Landungskorps nur einen Gedanken: Vorwärts, der Feind muß vernichtet werden!

Ohne die Unterstützung der Artillerie abzuwarten, unter schwierigsten Verhältnissen und auf grundlosen Wegen stürmte die Infanterie der 42. Division, meist Rheinländer und Elsaß-Lothringer, vorwärts. Überall, wo der Feind sich stellte, wurde er geworfen. Der auf der Halbinsel Sworbe stark verschanzte, die schweren Batterien von Zerel schützende Gegner wurde schnell abgeschnürt und schrittweise zur Waffenstreckung gezwungen. Auch am Ostrand der Insel verlegten schwache, aber von unerschütterlichem Siegeswillen beseelte Teile, Radfahr-Bataillone und Sturmkompanien, dem vielfach überlegenen Gegner den Weg, versperrten ihm die einzige Rückzugsstraße nach Moon. Der Erfolg blieb dieser Glanzleistung preußischer Infanterie nicht versagt. Bis auf einige wenige, die sich zu Schiff retten konnten, wurde die gesamte Besatzung der Insel gefangen.

Auch im Verlauf der weiteren Kämpfe unterstützten die Seestreitkräfte dauernd auf das Wirksamste die Kämpfe des Landungskorps, paßten sich den taktischen Forderungen an, schafften Möglichkeiten zum Übersetzen der erforderlichen Truppenstärken nach Moon und Dagö, vernichteten die Widerstand leistenden schweren Küstenbatterien, diese selbst durch Landungsabteilungen erobernd und besetzend.

Die feindliche Flotte wurde aus dem Moon-Sund unter Verlust der „Slawa" verjagt. Trotz der Bedrohung von der Landseite liefen unsere Seestreitkräfte in den Moon-Sund ein und fielen dem Feind in den Rücken. Sie trugen dadurch entscheidend zu dem durchschlagenden Erfolge bei, der auch auf Moon unter verhältnismäßig geringen Opfern erzielt wurde.

Wie alle Waffen ihr Bestes hergaben, um das Unternehmen zum vollen Erfolge zu führen, so leisteten auch Land- und Marineflieger in gemeinsamer Arbeit ausgezeichnete Dienste.

Ösel, Dagö und Moon, altes deutsches Kulturland, ist wieder in unserem Besitz. Der Russe, der sich kaum von den Niederlagen von Riga und Jakobstadt zu erholen beginnt, hat einen neuen schweren Schlag erhalten. Zwei seiner Divisionen sind vernichtet. Die Herrschaft über den Rigaischen Meerbusen ist ihm verloren, seine Ausgänge nach der Ostsee sind stark gefährdet. Selbst seine Hauptstadt sieht er bedroht. Mit Neid und Wut verzeichnen seine Verbündeten, vor allem England, diesen neuen Erfolg unserer Waffen, dessen Bedeutung für unsere Zukunft noch nicht abzuschätzen ist.

Im Gefühl treuester Waffenbrüderschaft sehen Armee und Marine stolz auf den großen Erfolg zurück, der ihnen gemeinsam beschieden war. Die Schilderung des Verlaufs der Kämpfe enthält zugleich das höchste Lob, das allen Führern und allen Mannschaften in vollstem Maße gebührt. Ich habe nur noch meinen aufrichtigsten, tiefgefühlten Dank hinzuzufügen. Ich bin stolz darauf, die Oberleitung über die vom Landungskorps und Flottensonderverband gemeinsam durchgeführte Operation gehabt zu haben, die für beide ein Ruhmesblatt und eine stolze Erinnerung sein wird.

Der Oberbefehlshaber
gez. v. Hutier
General der Infanterie."

Kapitel 12

Die Eroberung der Baltischen Inseln. III.

Vom 24. Oktober bis zum Anfang des Winters

Der Chef des Sonderverbandes hatte sich mit „Moltke" am 24. Oktober nach Kuiwast-Reede begeben, um die dortigen Verhältnisse aus eigenem Augenschein kennenzulernen. In gemeinsamer Besprechung mit dem Chef des III. Geschwaders und dem B. d. A. d. O., der inzwischen zum Vizeadmiral befördert worden war, wurden die Richtlinien für die nunmehr durchzuführenden Maßnahmen festgelegt:

1. Die Linienschiffe des III. Geschwaders bis auf „Markgraf", dem eine Demonstrationsfahrt an der livländischen Küste übertragen ist, werden sofort nach der

Nordsee entlassen; die Linienschiffe des IV. Geschwaders folgen, entsprechend den bereits gegebenen Anordnungen.

2. „Prinzregent Luitpold", „Emden", „Nürnberg", „Danzig", „V 100", „B 109" und „B 110" folgen am 24. Oktober, ihnen schließt sich von Libau aus „Karlsruhe" an.

3. Der B. d. A. d. O. übernimmt die Leitung des Sicherungs- und Etappendienstes im Seegebiet der Baltischen Inseln und auf dem Wege Libau-Lyserort. Außer den ihm unmittelbar unterstellten Streitkräften werden ihm zu diesem Zweck die S-Flottille und der Netzsperrverband zugeteilt, ebenso die 3. und 8. Minensuch-Halbflottille, solange es für die Sicherung der Transporte unbedingt erforderlich ist. Die 4. Minensuch-Halbflottille ist wegen Erschöpfung ihres Bootsmaterials baldigst zur Werftinstandsetzung zu entlassen (geschah am 23. Oktober).

4. Der Verband der Transportflotte bleibt so lange bestehen, bis die Truppen-, Gefangenen- und Heeresguttransporte beendigt sind und die Erledigung des laufenden Personen- und Güterverkehrs der Schiffahrtsgruppe des Feldeisenbahnchefs übertragen werden kann. Der Führer der Transportflotte tritt unter den B. d. A. d. O., sowie der Chef des Sonderverbandes das Seegebiet der Baltischen Inseln verläßt.

5. Da die Reede von Kuiwast von der estländischen Küste aus durch die Russen mit Steilfeuer belegt werden kann, soll sie nicht dauernd als Liegeplatz für Seestreitkräfte benutzt werden, obwohl sie gegen Unternehmungen zur See von Norden her durch die russischen und deutschen Sperrmaßnahmen gut geschützt ist. Sie ist daher von Linienschiffen und Kreuzern zu räumen. Der Chef des Sonderverbandes auf „Moltke" und der B. d. A. d. O. auf „Kolberg" nehmen ihren Liegeplatz in Arensburg.

6. Zur Sicherung der Verteidigung der besetzten Inseln und des Schiffsverkehrs in deren Seegebieten werden dem B. d. A. d. O. folgende Minensuch- und Sicherungsaufgaben übertragen:

a) Unbedingte Sicherheit der Transporte Libau—Windau—Arensburg und zurück gegen U-Boots- und Minengefahr. Erhaltung des Großschiffahrtsweges und des Durchbruchsweges Groß-Irben—Arensburg in gebrauchsfähigem, minensicheren Zustande.

b) Schaffung minenfreier Wege: Arensburg—Dünamünde östlich Runö; Arensburg—Moon-Sund; Moon-Sund—Dünamünde.

c) Ausbau des Anmarschweges nach Kuiwast-Reede sowohl an der östlichen wie an der westlichen Seite im Südausgang des Moon-Sundes.

d) Schaffen einer Durchfahrt für Fahrzeuge bis zu 4 m Tiefgang von Kuiwast-Reede durch das Strumpffahrwasser und die Kassar-Wiek nach dem Soëlo-Sund für den Nachschub nach Dagö. Nötigenfalls ist außer Serro noch ein besser geschützter Ausladeplatz auf Dagö einzurichten.

Die Minensuch- und -räumarbeiten

Die Such- und Räumarbeiten im Strumpffahrwasser waren eifrigst fortgesetzt worden, sowie das Wetter sie erlaubte. Am 25. Oktober fand die III. Minenräumdivision unter beständigem Loten auf der 5 m-Grenze an der Küste von Moon entlang eine Durchfahrt von genügender Tiefe zwischen der Küste und der Raugen-Bank. Abends mußte sie — und mit ihr der Motorjollenverband — ihre Tätigkeit abschließen, da der Zustand der Boote ein weiteres Hinausschieben der immer wieder zurückgestellten Instandsetzung nicht zuließ. Die Motorjollen wurden den Kreuzern zurückgegeben, die Räumdivision ging nach Windau in See. Die Herstellung der Fahrrinne von der Kassar-Wiek zum Moon-Sund blieb nun Aufgabe der II. Minenräumdivision allein.

Gelegentlich der Räumarbeiten der letzten Tage war festgestellt worden, daß das Strumpffahrwasser nicht unregelmäßig verseucht war, wie bisher angenommen, sondern daß drei Parallelsperren dort lagen: in der westlichen lag das Wrack „S 64", in der mittleren dasjenige des Räumbootes „Nr. 12". Ein auf Veranlassung des B. d. A. d. O. am 26. Oktober unternommener Versuch, nördlich Kap Seaninna einen Weg zu finden, durch den die drei Sperren südlich des bisher vorgetriebenen Sperrdurchbruchs hätten umgangen werden können, schlug zunächst fehl. Aus der Lage der Oberflächenstände und aus den Erfahrungen bei den Suchfahrten des 22. Oktober gewann der Chef der II. Minenräumdivision die Überzeugung, daß er die Durchfahrt in der kürzesten Zeit schaffen werde, wenn er die am 24. und 25. geschaffene Sperrlücke vollendete und dann den Suchkurs nach Süden umlegte, um ihn westlich der Raugen-Bank in den von der III. Räumdivision abgesuchten Weg einmünden zu lassen. Entsprechend wurden die Arbeiten am 27. Oktober früh wieder aufgenommen. Die zweite und dritte Minenreihe wurden in 100 m Breite durchbrochen; die Minen in der östlichen Reihe standen zum Teil an der Oberfläche, zum Teil dicht unter ihr. Es gelang anschließend, einen minenfreien Weg bis zum Anschluß an den von der III. Minenräumdivision am 25. Oktober entdeckten minenfreien Weg zwischen Küste und Raugen-Bank zu finden. Damit hatte Korvettenkapitän August Altvater die befohlene Durchfahrt von der Kuiwast-Reede nach dem Ostausgang des Soëlo-Sundes vollendet. Die II. Minenräumdivision wurde entlassen, die Boote wurden auf „Ammon" eingesetzt, der am 30. Oktober hinter „Kaiser" den Marsch nach Libau und später nach der Nordsee antrat.

Nun wurde die 3. S-Halbflottille, die in Arensburg lag, nach Kuiwast-Reede verlegt und erhielt den Auftrag, die Durchfahrt nach der Kassar-Wiek auf eine abgesuchte Breite von 200 m zu bringen und sie auf die geforderte Wassertiefe von 4 m nachzuprüfen. Die Sicherheit der Navigierung bei Tage — auch bei unsichtigem Wetter — sollte durch Auslegen haltbarer Bojen am Südrande der Raugen-Bank gewährleistet werden.

Im Anschluß an diese Arbeiten gelang es Korvettenkapitän Goethe mit der 3. S-Halbflottille, dicht unter der Küste von Moon ein brauchbares Fahrwasser ausfindig zu machen, das die drei Parallelsperren im Strumpffahrwasser nun doch im

Süden völlig umging. Bis zum 1. November war die gesamte Durchfahrt hergestellt, nachgeprüft und die Minenfreiheit bestätigt. In dem Fahrwasser wurde keine Wassertiefe unter 5 m gelotet. Das Mutterschiff der Halbflottille, „Primula", das die Fahrwasserbojen an Bord hatte, war am 29. Oktober aus Arensburg ausgelaufen, um in der Kassar-Wiek an die Betonnungsarbeit zu gehen. Im Schlepp hatte es — wie bei schönem Wetter zur Schonung der Motore zumeist — zwei instandgesetzte Motorboote der Halbflottille, „Grete" und „Tarasp". Die Schleppfahrt betrug wie gewöhnlich etwa 11 sm. Kurz nach dem Passieren der Sperrlücke in der Arensburger Netzsperre schor „Tarasp" plötzlich hart aus, kenterte und sank sofort. Die Ursache des plötzlichen Ausscherens konnte nicht festgestellt werden, weil die Besatzung bei dem Unfall den Tod fand; wahrscheinlich war ein Ruderversager eingetreten. Infolge des Unfalls wurde die Betonnung in der Durchfahrt Moon-Sund—Kassar-Wiek erst am 2. November fertig ausgelegt.

Am 24. Oktober ereignete sich in der Kassar-Wiek ein Unglücksfall, der zum Verlust des Führerbootes der 1. S-Halbflottille, „A 32", führte. Auf der Suche nach einem abgetriebenen Boot, das Armeetruppen an Bord hatte, geriet „A 32" an der Westküste der Insel Hanikaz auf steinigen Grund und erhielt ein Leck im Maschinenraum. Das Boot wurde abgeschleppt, zwischen zwei Fischdampfern der S-Flottille aufgefangen und in der Nähe von St. Johannis unter Land gebracht. Infolge seines Gewichts gerieten die beiden Fischdampfer in die Gefahr des Kenterns; „A 32" sollte daher auf flachem Wasser auf Grund gesiert werden, um später geborgen zu werden. Hierbei brachen die Auffangtrossen, und das Boot kenterte.

Zur Abkürzung des Weges Arensburg—Dünamünde und Arensburg—Moon-Sund wurde durch die 8. Minensuchhalbflottille ein minenfreier Weg nördlich des Ost-Kalkgrundes mit Anschluß an den vom III. Geschwader bereits am 16. Oktober befahrenen Weg abgesucht und in 800 m Breiten ausgebojt. Von dieser neuen Strecke aus sollte sich der Weg Arensburg—Dünamünde abzweigen, östlich Runö bis zur Ansteuerungstonne 1 des von der I. Minenräumdivision hergestellten Einlaufweges nach Dünamünde führen und hier in diesen einmünden. Mit dieser Aufgabe wurde die 3. Minensuch-Halbflottille betraut. Sie stieß bei der Arbeit auf ein Minenfeld nordwestlich Runö, das in einem zweiten Anlauf nördlich umgangen wurde. Der weitere Marsch wurde in 600 m Breite bis zur genannten Ansteuerungstonne 1 fortgesetzt, ohne daß Minen gefunden wurden. Anschließend daran lief die 3. Minensuch-Halbflottille in Dünamünde ein und wurde von der Ansteuerungstonne bis zwischen die Molenköpfe von der I. Minenräumdivision gelotst. Dabei kam „M 68" als fünftes Boot der Kiellinie zwischen der Ausfahrt des Nordhafens und der Mündung der Bolderaa in der Mitte des Fahrwassers auf eine Mine und wurde so schwer beschädigt, daß es in der folgenden Nacht sank. Ein Mann fiel, drei wurden verwundet.

Schon nach dem Herausbringen der beiden für die Operationen im Rigaischen Meerbusen bestimmten U-Boote „UC 57" und „UC 78", am 11. Oktober war die I. Minenräumdivision an das planmäßige Säubern des stark verseuchten Gebietes bei Dünamünde gegangen, häufig gestört durch schlechtes Wetter, das auf dem flachen Wasser sofort starke Grundsee entstehen ließ, die den Räumbooten die

Arbeit unmöglich machte. Im allgemeinen wurde täglich ein Räumstreifen von 200 m gesäubert, wobei fast immer einige Minen gefunden wurden. Außerdem wurde der bereits abgesuchte Teil des minenfreien Weges dauernd nachgeprüft. Die Arbeiten bestätigten die gleich nach der Einnahme von Riga gewonnene Anschauung, daß das Seegebiet zwischen den Molenköpfen und der russischen Spierentonne, die an Stelle der Friedens-Ansegelungsleuchtboje auslag, besonders stark verseucht war. Hier hatten die Russen bei ihrem Abmarsch offenbar ganze Prahmladungen von Minen wahllos über Bord geworfen.

Die Forderung, den Dampferverkehr nach Riga baldigst zu eröffnen, veranlaßte den Divisionschef, Kapitänleutnant Astheimer, die Räumarbeit vom 20. Oktober ab nicht auf die Verbreiterung des Einlaufweges zu beschränken, sondern auch die Düna von der Mündung bis aufwärts nach Riga, soweit erforderlich, von Minen zu säubern. Neben der Beseitigung zahlreicher Minen wurde es nötig, eine Rinne von 7 m Tiefe auszuloten und, da sie sehr schmal war, ausgiebig zu bezeichnen. Die Arbeiten waren besonders schwierig. Der Räumverband mußte sich den ungewohnten Anforderungen anpassen, welche die Säuberung eines Flußlaufes mit schlammigem Grund und einer durch Wracks in Verbindung mit zahllosen Minen gesperrten Barre stellten. Besonders schwer fiel den alten, nicht sehr kräftigen Räumbooten das Herausbrechen der zahlreichen Stuhlstände aus dem zähen Schlick. Diese Verhältnisse und die oben erwähnten Erschwerungen durch Wetter und Seegang müssen bei der Beurteilung des Minenunfalls von „M 68" berücksichtigt werden.

Nachdem die 3. Minensuch-Halbflottille am 2. November unter dem Schutz der bis zur Tonne 1 vorausfahrenden I. Minenräumdivision die Düna wieder verlassen hatte, vollendete sie den minensicheren Weg Dünamünde—Arensburg. Am nächsten Tage prüfte sie den Weg Arensburg—Südausgang des Moon-Sundes nach, ohne Minen zu finden.

Südlich der Halbinsel Sworbe bestand zwischen den deutschen Sperren und den Ausläufern der Sände von Zerel ein Fahrwasser, das von den Russen für kleine Fahrzeuge benutzt worden war. Ob die in der Karte angegebenen Wassertiefen richtig waren und ob die eingezeichneten Prickenbezeichnung stimmte oder verändert worden war, war unbekannt. Unter den vorliegenden Verhältnissen stellte das Fahrwasser einen Ein- und Auslaufweg für feindliche U-Boote dar. Der B. d. A. d. O hatte daher die Absicht, die Lage genau festzustellen und das Fahrwasser durch den Netzsperrverband mit einem Netz sperren zu lassen. Diese Maßnahme hatte aber nur Zweck, wenn das Netz, in dem keine Sprengkörper gegen U-Boote eingeflochten waren, dauernd bewacht wurde; dies war nicht durchführbar. Die dem Netzsperrverband zugeteilte Halbdivision der IV. Minenräumdivision erhielt daher nur den Auftrag, das Fahrwasser zu suchen und die dort bestehende Prickenbezeichnung zu vernichten. Zwar führten die gelegten Lotungsstreifen nicht zur einwandfreien Festlegung des Fahrwassers, aber die vorgefundenen Pricken wurden vernichtet. Man glaubte, das Fahrwasser dadurch unbefahrbar gemacht zu haben, aber man täuschte sich: durch dieses Fahrwasser ist im Dezember das englische U-Boot „C 26" aus dem Rigaischen Meerbusen entkommen.

Nachdem „Markgraf" am 29. Oktober einen Minenunfall in dem Durchbruchsweg

Arensburg—Groß-Irben gehabt hatte (siehe Seite 311), wurde vom Sonderverband angeordnet, daß bis auf weiteres alle großen Schiffe diesen Weg nur hinter einem Minensuchverband oder hinter Torpedobooten mit ausgebrachtem Gerät befahren sollten. Hierzu wurde die 8. Minensuch-Halbflottille herangezogen. Zu ihrer Entlastung waren Boote der 19. Torpedoboots-Halbflottille am 29. Oktober dem Treffen „Ostfriesland"—„Thüringen" nach Libau entgegengesandt, um es nach Arensburg zu geleiten. Auf dem Marsch dorthin sichtete „T 170", das Führerboot der Halbflottille, morgens 4 sm nordwestlich von Windau in westlicher Richtung den Turm eines im Tauchen begriffenen U-Bootes. Bereits am 28. Oktober um 19 Uhr hatte die FT.-Station Windau gemeldet, daß im Unterwassergeräusch-Empfänger I von Lyserort das Schraubengeräusch eines langsam fahrenden U-Bootes zu hören war. Die Beobachtung von „T 170" war also offenbar keine Täuschung. Den englischen Tagebuchauszügen zufolge kann es ein englisches U-Boot nicht gewesen sein. Es ist aber wohl möglich, daß es sich um das russische U-Boot „Gepard" gehandelt hat. Dieses war am 22. Oktober ausgelaufen, um „Wjapr" in der Stellung westlich Filsand zu ersetzen (siehe Seite 290). Am 25. Oktober funkte ihm der englische U-Bootsbefehlshaber den Befehl, die Stellung zwischen Hundsort und Dagerort zu besetzen. Möglicherweise hat es diesen Befehl nicht erhalten, ist westlich Filsand geblieben und aus eigenem Entschluß südwärts vorgedrungen. Dabei kann es dann auf einer der deutschen Minensperren zugrunde gegangen sein; jedenfalls ist es verschollen.

Weiter wurde angeordnet, daß alle Fahrten von Minensuchverbänden, z. B. auch zu Kesselreinigung und Werftinstandsetzung in Libau, zu Ruhepausen usw. stets zu Prüfungsfahrten in dem durchlaufenen Gebiet auszunutzen waren.

Der IV. Minenräumdivision, die sich seit dem 22. Oktober auf Mento stützte, wurde eine besondere Aufgabe zuteil: die Vorbereitung des Gebiets für das Legen eines Fernschreib- und Fernsprechkabels, das von der nordkurländischen Küste nach Zerel führen sollte. Die Räumdivision suchte den Weg wiederholt ab und hielt sich dann bereit, den Kabeldampfer zu begleiten. Die um mehrere Tage verspätete Ankunft des Kabeldampfers „Alster" und stürmisches Wetter verzögerten den Beginn des Kabellegens; erst am 31. Oktober konnte das Kabelende vom Dampfer bei Michaelsturm an Land gegeben werden. Der Wind frischte im Laufe des Vormittags derart auf, daß die Räumboote ihr Gerät nicht ausbringen konnten. Der Kabelleger ankerte bei Groß-Irben, und die Räumdivision lief nach Windau ein, wo sie des Sturmes wegen auch noch am 1. November liegenblieb. Erst am nächsten Tage hatte sich die Wetterlage soweit beruhigt, daß die Räumdivision sich bei Groß-Irben mit ausgebrachtem Gerät vor „Alster" setzen und das Schiff beim Legen des Kabels durch die Sperrlücken auf dem am 21. Oktober von der 3. S-Halbflottille geschaffenen minenfreien Wege bis nach Zerel-Leuchtturm führen konnte. Hier ankerte der Kabelleger und landete am 3. November mit Hilfe der Motorboote der IV. Räumdivision das Nordende des Kabels.

Stufenweiser Abbau des Sonderverbandes

In Verfolg der Anordnung des Chefs des Sonderverbandes vom 24. Oktober verließ der I. F. d T., der die Leitung in der Kassar-Wiek bereits am 22. Oktober dem Chef der S-Flottille übergeben hatte, mit den Seite 302 unter 2. genannten Schiffen und Booten die Tagga-Bucht am 24. Oktober zur Fahrt nach Kiel. „Frankfurt" folgte, nachdem sie den Befehlshaber des A. O. K. 8 nach Libau gebracht hatte. Am 27. Oktober traten „Friedrich der Große", „Bayern", „Königsberg" und die 13. Halbflottille den Rückmarsch von der Tagga-Bucht aus an; in der Tagga-Bucht blieben nur noch „Kaiser" mit dem 2. Admiral des IV. Geschwaders und die Boote „B 97", „G 101" und „G 104" von der II. Torpedobootsflottille. Erst am 27. Oktober vormittags waren die Leckarbeiten auf „Bayern" beendet worden; um 15 Uhr verließ sie im oben genannten Verbande die Tagga-Bucht zum Marsch nach der Putziger Wiek, U-Bootssicherung zunächst durch die 13. Torpedobots-Halbflottille und zwei Boote der II. Flottille.

Die Fahrt verlief nicht glatt. Bereits um 20 Uhr mußte die Geschwindigkeit auf 7 sm vermindert werden, weil das Schiff bei Südwestwind, Stärke 6 bis 8 und Seegang 6, schwer in der hohen See arbeitete. 2 Uhr morgens am 28. löste sich der mit vieler Mühe gefertigte und angebrachte schwere Leckdichtungsrahmen und fiel ab; der Breitseitraum lief wieder voll Wasser. Trotzdem entschloß sich der Kommandant, Kapitän z. S. Rohardt, die Fahrt fortzusetzen, weil ihm die Absteifungen der Trimmzellen und Schotten die Sicherheit zu geben schienen, daß der Fahrtdruck ausgehalten werden würde. Der weitere Verlauf des Marsches gab ihm recht, es wurden 8 sm Fahrt gehalten, die bei abflauendem Wind und Seegang später auf 10 sm, von der Gjedser Sperre ab auf 13 sm erhöht werden konnte. Am 31. Oktober um 9.45 Uhr machte „Bayern" im Kieler Hafen an der Boje fest, um daran anschließend zur Reparatur ins Schwimmdock zu gehen.

Die am Soëlo-Sund unter Kapitänleutnant d. R. Landsky gebildete Etappe für die Versorgung von Dagö erhielt vermehrte Transportmittel auf dem Wasser und eine von „Kaiser" gut ausgestattete Signalstation und wurde dem Generalkommando XXIII R. unterstellt. Ihren Standort hatte sie in Soëla. Später sollte sie in den Dienstbereich der in Aussicht genommenen Dienststelle „Befehlshaber der Marineanlagen Ösel" übergehen.

In der Tagga-Bucht gingen die Arbeiten ihrem Ende entgegen. Nachdem der Dampfer „Corsica" abgeschleppt und gesichert worden war, wurde er am 29. Oktober in die innere Bucht gebracht, um bei gutem Wetter und genügendem Wasserstand durch den Soëlo-Sund nach Soëla geschleppt und dort zur Überführung klargemacht zu werden; von Soëla sollte er bei geeignetem Wetter über Kuiwast-Reede—Irbenstraße nach Libau weitergeschleppt werden (sein weiteres Schicksal siehe Seite 317). Am 28. und 29. Oktober gingen vier Dampfer und mehrere Fahrzeuge der Bergungsgruppe nach Libau ab.

Für den Abbau der S-Flottille, von der einige Teile zur Verfügung der Etappe am Soëlo-Sund und des B. d. A. d. O. blieben, waren vom Flottillenchef eingehende

Dispositionen zu treffen. Die erste Gruppe der 1. S-Halbflottille sollte die havarierten Fahrzeuge der S-Flottille und der Vorposten-Halbflottille Ost in Schlepp nehmen und nach Libau bringen („T 130", S-Boote „19 a", „23", „25", Vorpostenboote „Schöneberg" und „O 4"). Die dritte Gruppe der 1. S-Halbflottille stand dem 2. Admiral des IV. Geschwaders bis zu dessen Abmarsch zur Verfügung, desgleichen unterstanden ihm die Feuerschiffe. Dem Lotsen- und Etappendienst am Soëlo-Sund wurde die vierte Gruppe der 1. S-Halbflottille zugewiesen. Sie wurde mit Skizzen der inzwischen fertiggestellten minenfreien Fahrstraße vom Soëlo-Sund in den Moon-Sund ausgerüstet. Das im Soëlo-Sund am 22. Oktober festgekommene S-Boot 28 „Glückstadt" wurde ihr übergeben mit dem Auftrag, die Abschleppversuche fortzusetzen; ein Taucher wurde ihr zugeteilt. Ferner wurden der Etappe die Fischdampfer „O 3" und „O 9" sowie die Motorboote „Mellin" und „Rheinpfalz" zugewiesen. Die erste und zweite Gruppe der 2. S-Halbflottille sollten sich der 1. S-Halbflottille zum Marsch nach Libau anschließen. Der Chef der S-Flottille mit „T 144" ging befehlsgemäß nach Arensburg, wo er sich beim Chef des Sonderverbandes melden sollte.

Der Rückmarsch der S-Flottille vollzog sich unter besonders schwierigen Verhältnissen. Er wurde am 29. Oktober morgens angetreten; um 8.30 Uhr hatten alle Gruppen den Soëlo-Sund passiert. Im Laufe des Vormittags frischte der Wind aus östlicher Richtung auf. Da wegen des hohen Barometerstandes mit einem Drehen des Windes nach südlicher oder westlicher Richtung nicht gerechnet zu werden brauchte, wurde der Marsch fortgesetzt. Um 14.45 Uhr wurde Punkt „Epsilon" passiert. Um 17 Uhr sprang der Wind plötzlich nach Süden — Stärke 6 — um, um 21 Uhr, als gerade der Punkt S erreicht war, nach Südsüdwest, Stärke 8 bis 9, und um 22 Uhr wehte er mit Stärke 10. In kurzer Zeit kam hohe schwere See auf, in der es ausgeschlossen war, die geschleppten Fahrzeuge zusammenzuhalten; trotzdem lange Ankerketten auf die Stahlleinen geschäkelt waren, brachen sämtliche Schleppverbindungen, und die manövrierunfähigen Fahrzeuge trieben, quer zur See liegend und heftig rollend, nach Norden in das Minengebiet ab. Versuche, die Schleppverbindungen wieder herzustellen, blieben erfolglos. „T 130" versuchte bei den treibenden Fahrzeugen zu bleiben, mußte diese Absicht aber nach einigen Stunden aufgeben, weil das selbst havarierte und dadurch nur beschränkt manövrierfähige Boot zeitweise nicht steuerfähig war und quer in der schweren, durcheinanderlaufenden See lag. Die Gruppen kamen in dieser Sturmnacht völlig auseinander, da jedes Fahrzeug mit sich selber zu tun hatte. Am meisten litten die A-Boote, deren Wohnräume teilweise voll Wasser waren.

Am 30. Oktober gegen 8.30 Uhr flaute der Wind allmählich ab, und es konnte versucht werden, die über den ganzen Horizont verstreuten Fahrzeuge wieder zusammenzubringen. „A 28" mit dem Gruppenführer der zweiten Gruppe der 1. S-Halbflottille mußte beschleunigt nach Libau weiterlaufen, weil es schwer havariert war, ebenso „A 30" wegen Brennstoffmangels. Die umhertreibenden, manövrierunfähigen Fahrzeuge waren so weit nach Norden abgetrieben, daß sie sich nordöstlich des Punkes S zwischen den Minensperren E und L befanden.

Gegen Mittag war es gelungen, die treibenden Fahrzeuge wieder in Schlepp zu

bekommen; die erste Gruppe der 2. S-Halbflottille bekam Befehl, bei der zweiten Gruppe zu bleiben, da diese ohne Gruppenführer war. Es ist im Laufe des Tages nicht gelungen, die auseinandergeratenen Gruppen wieder zu sammeln, aber alle Fahrzeuge liefen nacheinander in Libau ein, eine vorzügliche seemännische Leistung der Kommandanten und Besatzungen.

Ein Verlust trat in der Poka-Bucht ein. Dort hatte sich der Logger 15 a „Kehrwieder" von der vierten Gruppe der 1. S-Halbflottille in der Sturmnacht vom 29. zum 30. Oktober vernavigiert und war nördlich von Murrika auf den Strand geworfen worden, wo er in der Brandung zerschellte. Die Besatzung wurde vollzählig gerettet.

Am 30. Oktober trat der 2. Admiral des IV. Geschwaders mit „Kaiser", dem Mutterschiff „Ammon" der II. Minenräumdivision mit den eingesetzten Räumbooten, dem Dampfer „Oswald" und einem Öldampfer — von der dritten Gruppe der 2. S-Halbflottille gegen Minen gesichert — den Rückmarsch aus der Tagga-Bucht an; „B 97", „G 101" und „G 104" bildeten U-Bootssicherung. Die Feuerschiffe schlossen sich nach dem Passieren des Verbandes an.

Damit waren die Tagga-Bucht und der Westweg zu ihr vollkommen abgewickelt bis auf die Netzsperre, die in den nächsten Tagen von den durch Moon-Sund, Strumpffahrwasser und Kassar-Wiek gehenden Schleppern des Netzsperrverbandes aufgenommen werden sollte (die Arbeit war am 9. November beendet).

Beschießung von Kynö und der livländischen Küste

Die Demonstration gegen Kynö, Hainasch und Salis unter Führung des 2. Admirals des III. Geschwaders war für den 25. und 26. Oktober angeordnet. Um 10 Uhr lief der Verband in der Reihenfolge „Markgraf", „Straßburg", Sperrbrecher „Lothar", der den Eindruck eines Transportdampfers erwecken sollte, und vier Boote der VIII. und X. Torpedobootsflottille von Kuiwast-Reede aus. Die 3. Minensuch-Halbflottille war bereits vorausgelaufen und setzte sich bei der Larina-Bank-Tonne mit ausgebrachtem Gerät vor den Verband. „Lothar" erhielt Anweisung, sich mit ausgebrachtem Gerät zwischen Suchverband und „Markgraf" zu setzen. Kurz darauf schlippte das Suchgerät der 3. Minensuch-Halbflottille aus, der Verband ankerte für kurze Zeit. Offenbar war Grundberührung des Gerätes die Ursache gewesen. Bald verursachte erneutes Ausschlippen einen zweiten Aufenthalt. Erst um 13.30 Uhr konnte der Vormarsch fortgesetzt werden. Die geringe Geschwindigkeit des Sperrbrechers gestattete nicht, die Suchfahrt der Halbdivision auszunutzen; sollte Kynö noch bei Tageslicht beschossen werden, dann mußte er zurückbleiben. „Straßburg" erhielt daher Befehl, bei „Lothar" zu bleiben, hinter ihm im abgesuchten Fahrwasser zu folgen und während der Beschießung westlich von „Markgraf" zu ankern. Gegen 16 Uhr hatte „Markgraf" hinter der Minensuch-Halbflottille den für die Beschießung ausersehenen Ort, 3 sm vom Kynö-Leuchtturm ab, erreicht, ankerte im östlichen Ende des abgesuchten Streifens und beschloß die Insel Kynö mit Aufsatz von 48 bis 52 hm mit der Backbord-Mittelartillerie. Danach wurde der Marsch hinter dem

Suchverband mit Kurs 150° fortgesetzt; „Straßburg" und „Lothar", gesichert von vier Torpedobooten, ankerten 15 sm westlich Hainasch um 19.05 Uhr, „Markgraf" kurz danach 12 sm westlich Salis, gesichert von der 3. Minensuch-Halbflottille.

Am folgenden Morgen setzte „Markgraf" die Unternehmung fort und beschoß 7.40 Uhr in Fahrt hinter dem Suchverband auf 102 bis 119 hm Entfernung Hainasch mit 17 Schuß der Steuerbord-Mittelartillerie. Im Augenblick, als auf „Markgraf" das Signal für den Suchverband zum Abschwenken auf Kurs West geheißt wurde, erhob sich bei der 3. Minensuch-Halbflottille eine starke Detonationswolke. Das Bojenboot „T 65" hatte beim Einsetzen in die See mit der Hacke eine Mine berührt. Das Heck wurde aufgerissen und hochgebogen, das Boot schwamm noch 20 Minuten und kenterte dann. Die gesamte Besatzung wurde geborgen, niemand war verletzt. Der Suchverband war auf eine Sperre geraten, die russischen Nachrichten[1]) zufolge nach der Räumung von Riga Anfang September zum Schutz der Flanke der XII. russischen Armee gegen Beschießungen von See her in dem Seegebiet westlich Hainasch—Salis gelegt worden war. Die Halbflottille schwenkte aus dem verseuchten Gebiet heraus, „Markgraf" ankerte und beschoß erneut Hainasch, um den vielleicht von Land aus beobachteten Erfolg der russischen Minen zu verwischen.

„Straßburg" war hinter dem Sperrbrecher mit ausgebrachtem Gerät gegen Salis weitermarschiert. Nach einiger Zeit schlippte das Gerät aus, offenbar infolge von Grundberührung. Der Kreuzer ankerte und beschoß um 8 Uhr Salismünde mit 55 Schuß.

Nach der Beschießung vereinigten sich „Markgraf" und „Straßburg" zum Rückmarsch hinter der 3. Minensuch-Halbflottille. Da inzwischen Befehl vom Sonderverband ergangen war, daß Linienschiffe und Kreuzer Kuiwast-Reede nicht weiter als Liegeplatz benutzen sollten, wurde Kurs auf Arensburg genommen. Infolge der geringen Geschwindigkeit des Sperrbrechers konnte Arensburg nicht mehr bei Tageslicht erreicht werden, und der Verband war gezwungen, um 16.30 Uhr für die Nacht zu ankern. Am Vormittag des 27. Oktober ankerte er auf Arensburg-Reede innerhalb der Netzsperre.

Weiterer Abbau des Sonderverbandes

„Markgraf" war dazu bestimmt, bis zur Ankunft der Schiffe des I. Geschwaders die von der O. H. L. gewünschten Demonstrationsfahrten auszuführen. Ein Linienschiff genügte für diesen Zweck; der Sonderverband entließ daher „König" und „Kronprinz" nach der Nordsee. Sie verließen Kuiwast-Reede am Vormittag des 26. Oktober. Es herrschte Südwestwind, Stärke 6, mit entsprechendem Seegang, so daß die Schiffe nach Passieren von Lyserort in freier See erheblich stampften; der Geschwaderchef schätzte die Eintauchtiefe der Schiffe beim Einsetzen in die See auf 11 bis 12 m. Um 17.44 Uhr erlitten beide Schiffe zwischen Windau und Backofen Grundberührung, bei der die Doppelböden nicht unerheblich beschädigt wurden; die

[1]) „Marine-Akademie Leningrad 1928. Die Moon-Sund-Unternehmung 1917."

Schiffe blieben fahr- und gefechtsbereit. Das Seegebiet zwischen Windau und Backofen war 1917 planmäßig abgesucht und ausgelotet worden, da im Winter 1916/17 mehrere Schiffe Grundberührung gehabt hatten. Damals hatte sich ergeben, daß der Meeresboden von großen Steinen durchsetzt und eine bisher unbekannte 4,6-m-Stelle vorhanden war. Nach den Bestecks der beiden Linienschiffe führte der Kurs nahe an dieser Stelle aber doch in genügender Entfernung westlich von ihr vorbei. Es wurde daher zunächst angenommen, daß sie auf ein Wrack gestoßen hätten. Diese Annahme ließ sich aber nicht halten, als später im Dock Trümmer von Steinen in den Doppelböden gefunden wurden. Es ist wahrscheinlich, daß die Schiffe beim Einstampfen in die See auf Steine an den westlichen Ausläufern der Untiefe gestoßen sind. Beide Schiffe mußten zur Wiederherstellung der vollen Gefechtsbereitschaft ins Dock gehen.

Die I. Division des I. Geschwaders traf am 28. Oktober in der Putziger Wiek ein, die IV. Aufklärungsgruppe, bestehend aus „Regensburg", „Stralsund" und „Pillau" am 30. Oktober in Libau. Nach Kohlenergänzung in der Putziger Wiek waren „Ostfriesland" und „Thüringen" am 30. Oktober in Arensburg zu erwarten; das Verbleiben von „Markgraf" erschien dem Chef des Sonderverbandes daher nicht mehr erforderlich, und er entließ das Schiff nach der Nordsee.

Am 29. Oktober mittags verließ „Markgraf" mit „G 89" als Begleitboot die Reede von Arensburg. Um 14.30 Uhr erfolgten im ausgebojten Fahrwasser auf 24 m Wassertiefe — Michaelsturm in 216,5° rw. 7,8 sm ab — kurz nacheinander zwei Minendetonationen an der Steuerbordseite; drei Wallgangszellen liefen voll, 260 t Wasser traten im ganzen ins Schiff. Fahr- und Gefechtsbereitschaft wurden nicht weiter beeinträchtigt, Personalverluste traten nicht ein, das Schiff setzte seine Fahrt fort. Die Detonationsstellen lagen am Westende des abgesuchten Fahrwassers unmittelbar nördlich der Sperre 2. Die oft gemachte Erfahrung, daß an den Rändern der Sperrlücken auch nach sorgfältiger Räumung stets Minengefahr bestehen bleibt, bestätigte sich auch in diesem Falle. „Markgraf" war von Tonne 6 ab durch den Strom um ein geringes Maß nach Westen versetzt worden, aber das genügte, um das Linienschiff am Westrande der Sperrlücke 2 in Berührung mit Minen zu bringen. Der Unfall veranlaßte den B. d. A. d. O., den Durchbruchskurs noch am gleichen Tage durch die 8. Minensuch-Halbflottille mehrmals nachprüfen zu lassen, ohne daß Minen in ihm gefunden wurden.

Dieser Unfall in Verbindung mit den bei der Demonstrationsfahrt gegen Khnö und nordwestlich Runö neu gefundenen Sperrfeldern bestärkte den Chef des Sonderverbandes in der Ansicht, daß die Unsicherheit des Rigaischen Meerbusens in dem augenblicklichen Stadium, in dem die Zeit nur ausreichend war, einige wenige schmale Fahrstraßen minenfrei abzusuchen und zu bezeichnen, für den Verkehr großer Schiffe erneut erwiesen war. Abgesehen davon, daß bei den stärksten Südstürmen der letzten Tage und der augenblicklichen Jahreszeit überhaupt mit dauerndem Vertreiben von Minen und Bojen gerechnet werden mußte, war auch ein mehrmaliges Absuchen bei den von den Russen benutzten Minensystemen (Perlminen, Ankertau mit Durchlaßeinrichtung u. dgl.) keine sichere Gewähr für die Minenfreiheit der abgesuchten Strecken. Dazu kam, daß um diese Jahreszeit die Sichtigkeitsverhältnisse sehr wech-

selnd und schlecht waren und daher das in diesem Gebiet allein sichere Fahren nach Landpeilungen häufig unmöglich machten. Diese Schwierigkeiten navigatorischer Art ließen es nicht zweckmäßig erscheinen, mit größeren Schiffen, *ohne besonders wichtige Ziele zu verfolgen*, augenblicklich den Rigaischen Meerbusen zu befahren, zumal die immer kürzer werdenden Tage und die Unmöglichkeit des Fahrens bei Nacht den Aktionsradius der Schiffe an sich schon beschränkten.

In diese Überlegungen hinein kam ein Telegramm des Admiralstabes, demzufolge die O. H. L. bat, von weiteren Beschießungen abzusehen, dagegen die Demonstrationen noch etwa 14 Tage fortzusetzen, etwa in der Art, daß Streitkräfte den Eindruck erweckten, als ob sie Landungsplätze durch Lotungen oder dergleichen erkundeten.

Aus den vorher angeführten Gründen erschien dem Chef des Sonderverbandes ein öfteres Demonstrieren mit schweren Schiffen in seinem Nutzen in keinem Verhältnis zum Einsatz zu stehen. Vor allem hielt er nach den Erfahrungen des 26. Oktober ein so nahes Herangehen an die livländische Küste, daß von Land aus der Eindruck einer bevorstehenden Landung gewonnen werden könnte, nicht für durchführbar. Da überdies Obost. und A. O. K. 8, nachdem dieses vor wenigen Tagen seine Vortruppen auf die Riga-Stellung zurückgenommen hatte, keinen Wert auf Demonstrationsfahrten der genannten Art legten, empfahl Vizeadmiral Ehrhard Schmidt in einem Telegramm vom 30. Oktober an den Admiralsstab dringend, die befohlenen Demonstrationen aufzugeben und die Streitkräfte der Hochseeflotte — also auch das I. Geschwader und die IV. Aufklärungsgruppe — zurückzuziehen. Die O. H. L. verzichtete auf die Demonstrationen, und der Befehl wurde am 31. Oktober aufgehoben.

Damit war für den B. d. A. d. O. die Durchführung des jetzt allein noch zu bewerkstelligenden Etappen- und Sicherungsdienstes mit den ihm zur Verfügung stehenden Streitkräften möglich; die II. Minenräumdivision wurde nach der Nordsee entlassen, die II. Minensuchflottille und die VI. Torpedobootsflottille folgten am 3. November.

Nach Übergabe der Geschäfte an den B. d. A. d. O. lief der Chef des Sonderverbandes am 2. November frühmorgens mit „Moltke", „Ostfriesland" und „Thüringen" von Arensburg nach der Putziger Wiek aus. Dort schiffte er sich am 3. November morgens wieder auf „Ostfriesland" ein und entließ „Moltke" aus dem Sonderverband nach der Nordsee.

Durch Telegramm des Chefs des Admiralsstabes wurde der Sonderverband mit dem 3. November aufgelöst, die Leitung der weiteren Operationen dem B. d. A. d. O. unter der Oberleitung des O. d. O. übertragen.

Vizeadmiral Ehrhard Schmidt verabschiedete sich mit folgendem Tagesbefehl von den ihm bisher unterstellten Streitkräften:

„*Am 3. November ist der Sonderverband aufgelöst worden. Dankbaren Herzens lege ich das mir für die Unternehmung gegen die Baltischen Inseln übertragene Kommando als Chef des Sonderverbandes nieder.*

Vollste Anerkennung und Dank den Führern und Mannschaften!

Ehre den Tapferen, die ihr Leben gelassen haben!
Mit Gott weiter für unseren Allergnädigsten Kriegsherrn und das geliebte Vaterland!"

Die während der Unternehmung erlittenen Verluste und die gemachte Beute enthält Beilage 8, Seite 426.

Leitung des Sicherungs- und Etappendienstes durch den B. d. A. d. O.

Der B. d. A. d. O. hatte die Leitung im Operationsgebiet sofort nach der Abfahrt des Chefs des Sonderverbandes aus Arensburg übernommen. Neben den ihm übertragenen vielseitigen Aufgaben der Minensicherung sah er sich verpflichtet, in erster Linie für die sichere Rückbeförderung der Heerestruppen zu sorgen. Da mit feindlichen U-Bootsangriffen immer noch gerechnet werden mußte, war sorgsame U-Bootssicherung der Transporter nötig. Auf den Inseln war die Umgliederung der Truppen für die Dauerbesetzung im Gange. Die Inseln wurden einem „Gouvernement der Baltischen Inseln" mit dem Sitz in Arensburg unterstellt; der Gouverneur, Generalleutnant Frhr. v. Seckendorff, war bereits am 31. Oktober durch „Straßburg" von Libau nach Arensburg gebracht worden, und General v. Kathen mit seinem Stab hatte Arensburg am 1. November verlassen, um sich auf „Straßburg" nach Libau zu begeben. Am 3. November folgte Generalleutnant v. Estorff mit dem Stabe der 42. Inf. Div. und dem Inf. Rgt. 131 auf zwei Transportdampfern; die übrigen Teile der Division, das Inf. Rgt. 17 sowie sonstige zurückzuziehende Truppenteile wurden in den nächsten Tagen abtransportiert. Die Kriegsgliederung der Inselbesatzung ist aus der Anlage 9 zu ersehen.

Am 7. November brachten die Dampfer „Batavia" und „Chemnitz" die letzten Güter der II. Transportstaffel nach Arensburg; am 10. waren sie entladen und konnten den Rückmarsch nach Libau antreten. Nach Verladung und Abtransport der Transportmittel und Abwicklung von Restaufgaben wurde die Transportflotte am 13. November aufgelöst.

Die Minensicherheit im Rigaischen Meerbusen erforderte in der Folgezeit noch beträchtliche Arbeiten und hielt entsprechende Such- und Räumverbände länger fest als es dem Hochseekommando erwünscht war.

Zunächst wurde die 3. Minensuch-Halbflottille, die eine kurze Ruhepause in Windau gehabt hatte, zur Nachprüfung des Großschiffahrtsweges, des Weges Groß-Irben—Arensburg und daran anschließend des Weges nach Dünamünde angesetzt. Außerdem wurde an der Verbreiterung verschiedener Schiffahrtswege gearbeitet und die dritte Gruppe der 1. S-Halbflottille nach Windau gesandt, um den Küstenkurs Windau—Libau nachzuprüfen.

Die Dünamündung bereitete immer noch Schwierigkeiten. Die Grundleinen der schweren Geräte der hier arbeitenden 3. Minensuch-Halbflottille und der I. Minenräumdivision verfingen sich häufig an Wrackteilen und anderen Hindernissen und

brachen; viel Zeit ging dadurch verloren. Nun wurden drei Logger der 1. S-Halbflottille zur Unterstützung gesandt, die mit schwerem Grundtrall die Düna absuchen sollten. Am 9. November wurde an der Stelle der Tonne 1 von Dünamünde das Kriegsfeuerschiff Ost ausgelegt. Am 12. November waren alle Arbeiten beendigt, und der Weg Arensburg—Dünamünde—Riga konnte für die Schiffahrt freigegeben werden. Am 21. November wurden die Boote der I. Minenräumdivision in Riga verladen, um mit der Bahn zu weiterem Einsatz nach Flandern geschafft zu werden. Die 3. Minensuch-Halbflottille prüfte auf dem Rückmarsch nach Arensburg nochmals den Weg östlich Runö nach und wurde dann nach der Nordsee entlassen. An den Abzweigungen der minenfreien Wege wurden durch die Tonnenleger „Mellum" und „Wiek" haltbare Tonnen ausgelegt.

Als Vorarbeit für das Suchen und Fischen eines russischen Kabels, das zwischen Zerel und Michaelsturm von den Russen geschnitten worden war, versuchte die III. Minenräumdivision eines der russischen Minenfelder zu räumen. Die Arbeit kam bei dem herrschenden schlechten Wetter und dem flachen Wasser kaum vorwärts und wurde aufgegeben. Es war einfacher, ein zweites Kabel neben dem kürzlich ausgelegten neu zu verlegen. Dies geschah am 10. Dezember durch den Kabelleger „Alster" unter Minenschutz und mit Hilfe von Booten der III. Minenräumdivision.

Eine im Durchbruchswege Groß-Irben—Arensburg am 11. November gefundene Mine zwang zur Nachprüfung durch die 8. Minensuch-Halbflottille; weitere Minen wurden nicht gefunden, wahrscheinlich hatte es sich um eine vertriebene Mine gehandelt. Nach Beendigung dieser Arbeit konnte die 8. Minensuch-Halbflottille am 14. November nach der Nordsee entlassen werden.

In der Zeit vom 10. bis 19. November wurden die Wege im Rigaischen Meerbusen durch mehrere S- und Minensuch-Halbflottillen laufend nachgeprüft und teilweise verbreitert; sie konnten nunmehr als minensicher gelten. Der B. d. A. d. O. glaubte daher, in Zukunft mit zwei Gruppen der 1. S-Halbflottille auszukommen — die erste Gruppe zum Geleitdienst im Rigaischen Meerbusen, die zweite Gruppe für den Transportverkehr im Soëlo-Sund — und wollte zwei andere nach Swinemünde entlassen. Schiffsverluste, die am 16. und 18. November in der Irbenstraße eintraten, durchkreuzten diese Absicht, die zu entlassenden Gruppen mußten noch weiter zurückgehalten werden.

Der Moon-Sund und die Kassar-Wiek stellten laufend Aufgaben und Anforderungen an die 3. S-Halbflottille, die auf Kuiwast-Reede stationiert war. Die Ansteuerungswege zum Moon-Sund von Süden her, sowohl westlich wie östlich durch russische Sperrfelder, mußten dauernd auf Minenfreiheit und auf richtige Lage der Seezeichen nachgeprüft werden. Ähnliche Arbeiten ergaben sich für das Strumpffahrwasser und die Wege durch die Kassar-Wiek. Auch der Lotsendienst wollte regelmäßig und gewissenhaft durchgeführt sein, und die deutsche Netzsperre im Norden der Kuiwast-Reede sowie die russische zwischen Paternoster und Werder mußten von Zeit zu Zeit untersucht und, wo nötig, instand gesetzt werden.

Die Landestelle bei Serro auf Dagö war bei westlichen und südwestlichen Winden ungeschützt, häufig mußte der Fährbetrieb eingestellt werden. So wurde es notwendig, einen neuen Ausladeplatz bei Orjak an der Südostecke Dagös zu schaffen.

Am 15. November wurde die 3. S-Halbflottille mit dieser Aufgabe betraut und bereits nach fünf Tagen, am 20. November, konnte der erste Schleppzug, von Soëla kommend, in Orjak einlaufen und löschen.

Am 16. November führte die siebente Gruppe der 1. Handelsschutz-Halbflottille einen Geleitzug von Libau nach Arensburg. Beim Einsteuern in den Durchbruchsweg aus der Irbenstraße nach Norden blieb der zum Geleitzug gehörende Dampfer „Scarsdale" etwa 2000 m hinter seinem Vordermann zurück und geriet infolge nachlässiger Navigierung zu weit nach Osten und damit aus dem minenfreien Fahrwasser heraus; er faßte zunächst eine Mine und kurz darauf noch zwei weitere, die ihn in kurzer Zeit zum Kentern brachten. Von der 31 Mann starken Besatzung fielen sechs Mann, acht wurden verwundet. „Scarsdale" war ein Kohlendampfer, der 4450 t Kohlen geladen hatte. Bei den Nachprüfungen anläßlich dieses Unfalls wurde festgestellt, daß die meisten dieser Dampfer, die zum Fahrbetrieb der Schiffahrtsabteilung des Feldeisenbahnchefs gehörten, ohne genügende Eintragungen in die Seekarten und ohne Kenntnis der Sperrgebiete zur See fuhren. Bevor die sofort vom B. d. A. d. O. veranlaßten Maßnahmen zur Durchführung gelangen konnten, trat ein weiterer Schiffsverlust durch Minen im gleichen Seegebiet ein.

Am 18. November morgens war der Dampfer „Newa" ohne Geleit aus Arensburg ausgelaufen. Es herrschte Westsüdwestwind, Stärke 6, Seegang 5. Bei dem Marsch durch den Durchbruchsweg nach Süden erfolgte nach dem Passieren der Tonne 6 unter dem Bug des Dampfers eine Minendetonation mit schwachem Knall. Das Vorschiff verschwand nach wenigen Sekunden unter Wasser. Nach etwa vier Minuten stand der Dampfer mit dem Heck steil in der Luft, die Schraube drehte sich noch, da brach anscheinend ein Schott, und das Schiff verschwand schnell. Der Dampfer „Carbo II", der ebenfalls ohne Geleit aus Arensburg ausgelaufen war, und der sich zur Zeit des Unfalls etwa 400 m südlich von „Newa" befand, setzte zwei Rettungsboote aus; das eine zerschlug an der Bordwand, das andere rettete fünf Mann. Inzwischen war von Norden das Depeschenboot „G 174", von Süden ein Geleitzug der siebenten Gruppe der 2. Handelsschutz-Halbflottille herangekommen. Während „G 174", das nicht voll manövrierfähig war und keine Boote an Bord hatte, sich nicht an dem Rettungswerk beteiligen konnte, ließ der Geleitzug zwei Schutzboote an der Unfallstelle und nahm den Dampfer „Carbo II" mit nach Arensburg zurück; er mußte seinen Marsch fortsetzen, um die geleiteten Schiffe in dem engen Fahrwasser nicht zu gefährden. Die beiden Schutzboote retteten 21 Mann, von denen an Bord fünf infolge Erschöpfung starben. Nach den späteren Feststellungen der II. Minenräumdivision ist die Detonation außerhalb des Durchbruchsweges erfolgt. Während bei „Scarsdale" fehlerhafte Steuerung des Schiffes vorlag, ist es wahrscheinlich, daß „Newa" der stark nach Osten setzende Strom verhängnisvoll geworden ist.

Der Unfall von „Newa", auf der die 8. Batterie des Ref. Fußart. Rgt. Nr. 4 zum Rücktransport nach Libau eingeschifft war, hatte tief bedauerliche Folgen: 4 Offiziere und 135 Mann der Batterie fielen. Außerdem gingen 100 Pferde, 4 schwere Feldhaubitzen und 11 Fahrzeuge verloren. 21 Mann wurden gerettet, davon 2 der Schiffsbesatzung. Der Personalverlust wurde noch dadurch erhöht, daß Beurlaubte den

Dampfer zur Überfahrt nach dem Festlande benutzten; ihre Zahl hat nicht festgestellt werden können.

Neben den Schwierigkeiten der Navigation in dem engen minenfreien Wege durch das Sperrgebiet, denen die Handelsschiffe nicht gewachsen waren, lag die Ursache bei beiden Schiffsverlusten in Fehlern der Organisation. Ein wesentlicher Teil der Schiffahrt Libau—Arensburg—Riga war dem Befehl der örtlichen Seebefehlshaber nicht unterstellt und wurde von einer Abteilung des Feldeisenbahnwesens geleitet. Deren nachgeordnete Stellen waren den an sie herantretenden Aufgaben nicht gewachsen und behandelten sie in Unkenntnis der vorliegenden seemännischen Verhältnisse nicht mit der erforderlichen Sorgfalt. Infolgedessen wurde der Schiffsverkehr leider unsachgemäß gehandhabt, ohne daß der B. d. A. d. O. die nötige Befehlsbefugnis besaß, sofort Abhilfe zu schaffen.

Das Gouvernement Ösel wurde vom Obost. mit der kriegsgerichtlichen Untersuchung des Falles beauftragt. Diese lieferte ein anschauliches Bild von der Unordnung, die durch die Verzettelung der Befehlsbefugnisse auf mehrere voneinander unabhängige, teils der Marine, teils der Armee unterstellten Behörden entstanden war, und von den sich daraus ergebenden unheilvollen Folgen. Ein kaiserlicher Erlaß besagte: „Laut Operationsbefehl für die Unternehmung gegen die Insel Ösel ist die Marine für den Schutz der die Verbindung der Inseln mit dem Festlande vermittelnden Transporte verantwortlich. Auf jeden Fall müssen Fahrten von Dampfern ohne jegliches Geleit wie im vorliegenden Falle in Zukunft ausgeschlossen bleiben."

Der O. d. O. hatte bereits am Tage nach dem zweiten Unfall, am 19. November, dem B. d. A. d. O. Vollmacht erteilt, im Bedarfsfalle selbständig jede Maßnahme zu treffen, die er für den Geleitdienst auch der Handelsschiffe der Schiffahrtsabteilung für nötig halten würde. Führung der Geleitzüge im Sperrgebiet durch Torpedoboote wurde angeordnet und Regelung des Geleitdienstes durch den B. d. A. d. O.; hierzu wurde ihm die 2. Handelsschutz-Halbflottille hinsichtlich ihrer Tätigkeit im Sperrgebiet unterstellt. Die dazu notwendigen Torpedoboote blieben dem B. d. A. d. O. belassen. Weiter sollte der bisherige minenfreie Durchbruchsweg Groß-Irben—Arensburg mit allen Mitteln beschleunigt auf eine solche Breite gebracht werden, daß ein sicheres Befahren durch Geleitzüge, die nur von Handelsschutzbooten geführt würden, und die gefahrlose Begegnung solcher Geleitzüge im Durchbruchswege gewährleistet war.

Auf Antrag des O. d. O. wurde zu dieser Arbeit die II. Minenräumdivision vom Kommando der Hochseestreitkräfte am 27. November wieder in die östliche Ostsee entsandt. Am 2. Dezember traf sie in Windau ein.

Unleugbar genügte ein nur 300 m breiter, durch ein gefährliches, dicht mit Minen besätes Sperrgebiet führender Weg den Bedürfnissen des Verkehrs von langsamen, ungenau navigierenden Dampfern um so weniger, als häufig starker Strom aus wechselnden Richtungen quer zur Fahrstraße lief. Solange Kriegsschiffe oder mit Marinepersonal besetzte und von Torpedobooten begleitete Handelsdampfer der Transportflotte den Durchbruchsweg befuhren, reichte dessen Breite zur Not aus („Markgraf"!). Bevor aber der Dauerzustand eintrat und Geleitzüge der Handels-

schutzflottille den Verkehr aufnahmen, hätte der Durchbruchsweg auf 1000 m Breite gebracht werden müssen.

Die sofortige Nachprüfung des Durchbruchsweges auf Minenfreiheit konnte infolge stürmischen Wetters erst am 22. November durch die 1. S-Halbflottille unter Leitung des Führerbootes „T 142" vorgenommen werden. Dreimaliges Absuchen des Weges mit Gerät brachte keine Mine zutage. Genaue Nachprüfung ergab einwandsfrei, daß die Wracks der beiden Dampfer „Scarsdale" und „Newa" außerhalb des minenfreien Weges lagen und keine Schiffahrtshindernisse bildeten; die Lage der Fahrwasserbezeichnung hatte sich als unverändert erwiesen. So konnte der B. d. A. d. O. den am 18. November eingestellten Geleitdienst Libau—Arensburg am 22. November nachmittags wieder für Geleitzüge unter Führung von Torpedobooten freigeben.

Mit dem ersten Geleitzug, der aus Arensburg abging, wurde die 15. Torpedoboots-Halbflottille nach Libau verlegt, damit stets die genügende Anzahl Torpedoboote für den Geleitdienst dort verfügbar war. Der Stationär in Arensburg, „Augsburg", wurde angewiesen, die Betonnung der minenfreien Wege laufend durch Torpedoboote kontrollieren zu lassen. Die Bezeichnung des Durchbruchsweges wurde im Laufe der nächsten Wochen nach Maßgabe des vorhandenen Bojenmaterials vom Küstenbezirksamt Kurland weiter vervollkommnet.

Außerordentlich ungünstige Wetterverhältnisse Ende November bis in den Dezember hinein brachten sowohl den Minensuch- und -räumarbeiten wie überhaupt der Schiffahrt, insbesondere dem Geleitdienst, manche Störung. Erst am 6. Dezember konnten die seetüchtigen Logger der S-Halbflottille die Arbeit wieder aufnehmen. Die Räumverbände hatten sogar erst am 10. Dezember wieder die Möglichkeit, in das Arbeitsgebiet der Irbenstraße zu gehen. Auch der Geleitdienst stockte infolge der schweren See mehrere Tage vollständig. Auf der Reede von Arensburg hatten sich dadurch am 26. November so viele Fahrzeuge angesammelt, die für Libau und Windau bestimmt waren, daß an Stelle des einen fahrplanmäßigen Geleitzuges deren drei gebildet wurden, die morgens zwischen 6 und 7 Uhr in See gingen. Am gleichen Tage lief ein Geleitzug von Libau nach Norden aus. Die Geleitzüge wurden abends durch plötzlich aufkommenden Südsüdweststurm überrascht und gerieten in Seenot. Die bewegungsunfähige „Corsica" und der Dampfer „Pondosia", der 300 Mann und 400 Pferde des Res. Fußart. Rgt. Nr. 4 an Bord hatte, trieben hilflos in Richtung auf die Sperren nordwestlich Windau zu. Die durch „Kolberg", die Torpedoboote und die Geleitfahrzeuge unternommenen Hilfsversuche blieben erfolglos. Nur durch das Abflauen des Windes am 28. November wurden Schiffsverluste verhütet. Bei dieser Gelegenheit stellte es sich heraus, daß ein Teil der im Dienste der Schiffahrtsabteilung des Feldeisenbahnchefs fahrenden Schiffe seeuntüchtig war. Manche Dampfer hatten in unbeladenem Zustande so geringen Tiefgang, daß Ruder und Schraube sich nur zur Hälfte im Wasser befanden und die Schiffe so gut wie steuerlos waren, zumal bei Wind und Seegang. Aber es half nichts, man war auf das vorhandene Schiffsmaterial angewiesen; auch die weniger seetüchtigen Schiffe mußten zur Bewältigung des Verkehrs herangezogen werden, sollte die Versorgung der Baltischen Inseln noch vor Beginn der Vereisung durchgeführt sein. Derartige Zwangslagen werden in einem Kriege immer wieder gelegentlich eintreten.

Auf Veranlassung der Seekriegsleitung sollten Versuche unternommen werden, die in der Kassar-Wiek liegenden Wracks von „S 64" und „A 32", vor allem aber das des russischen Zerstörers „Grom" noch vor der Vereisung heben und bergen zu lassen. Sowohl „S 64" wie „Grom" lagen in Minensperren; als Vorarbeit für das Bergen mußten daher zunächst minenfreie Zufahrten zu den Wracks geschaffen werden und ihre Umgebung von Minen geräumt werden, um Raum für die Bewegungen der Hebefahrzeuge zu bekommen. Die 3. S-Halbflottille führte diese Arbeiten bis zum 6. Dezember durch, so daß das Wrack von „Grom" eingehend untersucht werden konnte. Es ergab sich, daß das Wrack, wenn überhaupt, auf keinen Fall vor Beginn der Eisperiode gehoben werden konnte. Der Schiffskörper lag vollkommen unter Wasser und war so stark zerstört, daß vor der Hebung langwierige Dichtungsarbeiten erforderlich waren. So wurde entschieden, die Hebungsversuche für das Jahr 1917 aufzugeben.

Bis zum 9. Dezember herrschte derartig schlechtes Wetter, daß die Such- und Räumarbeiten im Durchbruchswege nicht fortgesetzt werden konnten. Mit der einsetzenden Wetterberuhigung gingen sie dann wieder vorwärts. Trotz erneuter Unterbrechungen infolge der Wetterlage und trotz mancher Störung durch Ausfall von Motorbooten infolge reparaturbedürftiger Maschinenanlagen war der Durchbruchsweg bis zum 17. Dezember auf eine Fahrbreite von 1000 m gebracht und mit haltbaren Bojen gut bezeichnet. Am 19. Dezember war auch eine nochmalige, zweitägige, genaue Nachprüfung durchgeführt. Die Such- und Räumverbände konnten nach und nach in die westliche Ostsee zurückgezogen werden.

Der B. d. A. d. O. hielt es für erforderlich, die deutsche und die russische Netzsperre vor Arensburg sowie die deutsche Netzsperre im Moon-Sund nördlich der Insel Schildau noch vor Beginn des Eisgangs aufzunehmen, um das wertvolle Material zu bergen und um zu verhindern, daß die Sperren durch das Eis vertrieben und zu Schiffahrtshindernissen würden. Die russische Netzsperre zwischen Paternoster und Werder aufzunehmen, war wegen der umfangreichen damit verknüpften Arbeiten und des zur Lagerung der großen Bojen nötigen Schiffsraums nicht möglich.

Unter Mitwirkung des Schleppers „Glückauf" und eines Netzleichters des Netzsperrverbandes der Nordsee wurde in den Tagen vom 18. bis 20. Dezember die deutsche Netzsperre auf Arensburg-Reede aufgenommen. Der russische Teil sollte nach russischer Art durch Abnahme der Bojen auf den Grund versenkt werden. Der mit dieser Arbeit beauftragte Tonnenleger „Wiek" konnte bis zur eintretenden Eisbildung die Bojen und Schwimmer nur bis zum Westflügel loslösen; der übrige Teil der Sperre mußte liegenbleiben.

Das Lichten der deutschen Netzsperre nördlich Schildau gestaltete sich schwierig, weil die beiden Netzreihen ineinandergetrieben waren und Netze, Grundleinen, Netzanker und Bojen ein unentwirrbares Knäuel bildeten. Der Führer des Netzsperrverbandes mußte sich entschließen, beide Netzreihen gleichzeitig einzuhieven. Dieser Beanspruchung waren die Dampfleinenwinden nicht gewachsen, sie brachen, nachdem 2 200 m Netz aufgenommen waren. Da der Leichter nicht mehr gebrauchsfähig war, mußte der Rest der Sperre liegenbleiben.

Verminderung der Ostseestreitkräfte

Sobald zu übersehen war, daß Kampfhandlungen zur See nicht mehr in Aussicht standen, war es das Bestreben der Seekriegsleitung gewesen, im Hinblick auf die dringenden Bedürfnisse des Nordseekriegsschauplatzes und der Flandernküste die Ostseestreitkräfte möglichst bald stark zu vermindern. Bereits am 11. November wurde die U-Bootsflottille Kurland aufgelöst, nur „UC 57" wurde noch im Osten belassen, das sich für eine Unternehmung in die finnischen Gewässer bereit hielt. Am 14. November gingen das Flugzeugmutterschiff „Santa Elena" und die erste Gruppe der 2. S-Halbflottille nach dem Westen bzw. Swinemünde ab. Gleichzeitig erging der Befehl zur Abgabe der 3. und 8. Minensuch-Halbflottille nach der Nordsee. Am 26. November wurden „V 77", „V 78" und „G 89", am 30. November die 20. Torpedoboots-Halbflottille nach dem Westen entlassen, das Kommando der X. Torpedobootsflottille aufgelöst.

Als dann am 7. Dezember zwischen Rußland und den Mittelmächten eine 10-tägige Waffenruhe vereinbart wurde, der am 15. Dezember ein 21-tägiger Waffenstillstand mit dem Ziel der Herbeiführung des Friedens folgte, wurden weitere Abbaumaßnahmen eingeleitet. „Straßburg" mit der 15. Torpedoboots-Halbflottille ging am 15. Dezember nach Kiel, eine Woche später folgte die 8. Torpedoboots-Halbflottille und Ende des Monats „Kolberg".

Vizeadmiral Hopman war am 7. Dezember von Konteradmiral v. Uślar abgelöst worden. Dem neuen B. d. A. d. O. standen für den Geleitdienst im Sperrgebiet der Irbenstraße vom 20. Dezember ab nur noch die Boote der 19. Torpedoboots-Halbflottille zur Verfügung. Ein Versuch, veranlaßt durch Mangel an Geleitfahrzeugen, nur noch große und wichtige Geleitzüge durch Torpedoboote geleiten zu lassen, schlug fehl. Bereits am ersten Tag des neuen Jahres strandete der Dampfer „City of Munich", der ohne Geleit von Arensburg nach Windau fuhr, infolge Navigationsfehlers am Kopf der Südmole dieses Hafens und ging verloren. Trotz dieses Mangels an Geleitschiffen mußte das Fahren von Handelsschiffen ohne Geleit zwischen Windau und Arensburg erneut untersagt werden.

In den letzten Tagen des Jahres 1917 nahm das Treibeis in der Irbenstraße und auf der Reede von Arensburg stark zu. Die Navigation wurde durch Vertreiben der Seezeichen sehr erschwert. Viele Minen wurden losgerissen und gefährdeten die Schiffahrt. Am 4. Januar 1918 wurde auf Arensburg-Reede der Dampfer „Oldamt" beim Ankerlichten durch eine treibende Mine zum Sinken gebracht; die Besatzung wurde gerettet. Sämtliche Torpedoboote, Vorpostenboote und Handelsschutzboote wurden am nächsten Tage aus dem Rigaischen Meerbusen zurückgezogen, die Schiffahrt in der Irbenstraße am 10. Januar eingestellt. Am gleichen Tage verließ der B. d. A. d. O. auf „Augsburg" mit den letzten Torpedobooten der 19. Torpedoboots-Halbflottille Libau zur Fahrt nach Kiel. Da auch die 2. Handelsschutz-Halbflottille in diesen Tagen nach Swinemünde entlassen war, verblieb in der östlichen Ostsee nur noch die Vorposten-Halbflottille Ost.

Das Küstenpanzerschiff „Beowulf" wurde nach dem Osten entsandt, um dort als

Eisbrecher Dienst zu tun und um bei der Aufnahme der Seezeichen in der Irbenstraße behilflich zu sein. Mehrfache Versuche, das Eis zu durchdringen, schlugen fehl, das Schiff ging nach Libau zurück, wo es zur weiteren Verwendung in der östlichen Ostsee bereit blieb.

Die Kriegführung in der östlichen Ostsee hatte ihr Ende gefunden; das Tätigkeitsgebiet des O. d. O. beschränkte sich in Zukunft auf die mittlere und westliche Ostsee. So wurde der Befehlsbereich des O. d. O. am 24. Januar 1918 aufgelöst; seine Aufgaben gingen an das Kommando der Marinestation der Ostsee über. Die Dienststellen der Befehlshaber der Sicherung der westlichen Ostsee in Kiel und der mittleren Ostsee in Swinemünde wurden zusammengezogen und einem „Befehlshaber der Sicherung der Ostsee" — B. S. O. — unterstellt. Seine Aufgabe war die Bewachung und Sicherung der westlichen Ostsee bis zur Linie Südspitze Öland—Rixhöft einschließlich der Belte und des Sundes. Gleichzeitig wurde die Handelsschutzflottille außer Dienst gestellt, da ein Schutz- und Geleitdienst in der Ostsee nicht mehr erforderlich schien. Ein Teil der IV. Minenräumdivision und der zum Verbande der S-Flottille gehörenden Formationen wurde aufgelöst, die Fahrzeuge außer Dienst gestellt oder anderen Minensuch- und -räumverbänden zugeteilt. Aus der bisherigen III. Minenräumdivision wurde die III. Minenräumflottille mit den Mutterschiffen „Indianola" und „Inkula". Sie war für den Dienst in der Ostsee bestimmt; ihre beiden Halbflottillen sollten mit der Zeit je 12 neue F-Boote erhalten.

Auch die Kommandostelle des B. d. A. d. O. wurde mit dem 24. Januar 1918 aufgelöst. „Straßburg" ging zu den Hochseestreitkräften über, ebenso die dem B. d. A. d. O. bisher unterstellten Torpedoboote mit Ausnahme der 19. Torpedoboots-Halbflottille, die aus fünf älteren Torpedobooten bestand. „Augsburg" wurde der U-Schule überwiesen, „Kolberg" sollte nach längerer Überholung zu weiterer Verwendung in der Ostsee bereit bleiben.

Die bisherige Kommandostelle des „Befehlshabers der Marineanlagen in Kurland" — B. M. A. Kurland — wurde in die des „Befehlshabers der Marineanlagen in Libau" — B. M. A. Libau — umbenannt und diesem die bisherigen Aufgaben des B. d. A. d. O. zugewiesen. Unabhängig von ihm bestand seit der Eroberung der Baltischen Inseln ein „Befehlshaber der Marineanlagen auf Ösel" mit dem Sitz in Arensburg.

III. Das Kriegsjahr 1918

Kapitel 13

Die Beteiligung der Marine an der Befreiung Finnlands. I.

Bereits im Jahre 1917 hatte Deutschland auf Bitten Finnlands mehrfach durch Lieferung von Waffen und hochwertigem Kriegsmaterial Hilfe geleistet, zum ersten Male im Mai durch „UC 78", dann im Herbst durch den Dampfer „Equity" und „UC 57" und im Dezember nochmals durch „Equity". Die hauptsächliche und zum Ziel führende Unterstützung brachte im Frühjahr 1918 die „Finnland-Expedition" bei der ein Sonderverband der Marine, geführt von Konteradmiral Hugo Meurer, die unter dem Befehl des Generalmajors Graf v. Goltz stehende „Ostseedivision" nach Finnland überführte und wesentlichen Anteil an der Einnahme der Hauptstadt Helsingfors und an der Befriedung des südlichen Finnlands nahm, nachdem er vorher die Åland-Inseln besetzt hatte. Die einzelnen Hilfsaktionen gingen unter verschiedenen staats- und völkerrechtlichen sowie militärischen Bedingungen vor sich, die von beträchtlichem Einfluß auf ihre Anlage und Durchführung waren: Finnland ein Teil Rußlands, selbständiges, von Rußland theoretisch anerkanntes Finnland, deutsch-russischer Waffenstillstand und Friedensverhandlungen, Friedenszustand zwischen Deutschland und Rußland. Es ist daher notwendig, sich die Entwicklung der politischen und militärischen Verhältnisse Finnlands kurz zu vergegenwärtigen[1]).

Geographisches
Geschichtliche und politische Entwicklung

Finnland, das „Land der tausend Seen", gehört zur skandinavisch-finnischen Granitplatte; an der schärenreichen Küste zieht sich eine 30 bis 40 km, im Westen bis 100 km breite, vielfach von Buckeln des Grundgebirges durchstoßene Niederung entlang, die den fruchtbarsten und am dichtest besiedeltsten Teil des Landes bildet. Nur etwa 8,6 % der Bodenfläche werden landwirtschaftlich genutzt (Acker, Wiesen, Wei-

[1]) Die folgenden Ausführungen sind auf das Buch „Das deutsche Einschreiten in Finnland 1918 als völkerrechtsmäßige Intervention" von Dr. jur. Franz Beyer (Verlag Georg Westermann, Braunschweig/Berlin/Hamburg 1928) gegründet und teilweise daraus entnommen.

den), fast 65 % sind Wald, 11,5 % Gewässer, der Rest Sümpfe und Moore. Das Land ist schwach besiedelt — 1917 etwa 2½ Mill. Einwohner auf 377 000 qkm —, die Bevölkerung gehört zu etwa 90 % der finnisch-ugrischen Völkergruppe an — Finnen —, zu etwa 10 % enthält sie Einwohner schwedischer Abkunft — Finnländer —, die in der Hauptsache auf den Åland-Inseln und an den Küsten bei Åbo und Helsingfors wohnen; nach Denkart und geistiger Kultur gehört die Bevölkerung dem europäischen Kulturkreis an.

Im 12. Jahrhundert eroberten die Schweden das Land und brachten das Christentum dorthin. Bis zum Frieden von Nystad 1721 blieb es unter schwedischer Herrschaft, erhielt sich aber als eigenes staatliches Gebilde, das seit 1581 die Bezeichnung „Großfürstentum" führte. Schulwesen und Recht waren schwedisch. Seit dem Mittelalter war Finnland häufiger Kampfplatz zwischen Schweden und Russen. Im Frieden von Nystad mußte Schweden den südöstlichen Teil Finnlands an Peter den Großen abtreten, 1743 im Frieden von Åbo einen weiteren beträchtlichen Teil, darunter die Provinz Wiborg. Bereits 1807 in Tilsit hatte Napoleon I. Kaiser Alexander I. von Rußland den Besitz ganz Finnlands zugesagt. Als Gustav IV. von Schweden sich im Jahre 1808 weigerte, dem Kontinentalsystem beizutreten und die Ostsee für die englische Flotte zu sperren, marschierten russische Truppen in Finnland ein. Trotz tapferer Gegenwehr fiel dieses bald in russische Hand. Durch den Frieden von Frederikshamn im Jahre 1809 wurde Finnland von Schweden gelöst und als „Großfürstentum Finnland", dem die in den Friedensschlüssen von Nystad und Åbo an Rußland abgetretenen Teile wieder eingegliedert wurden, zu Rußland geschlagen. Schweden mußte „auf ewig" auf Finnland verzichten, trotzdem blieb die Hoffnung auf gelegentliche Wiedererwerbung der stammverwandten Åland-Inseln immer in weiten schwedischen Kreisen lebendig.

Zar Alexander I. schwor am 27. März 1809, „Grundgesetze und Religion des Landes samt den Rechten und Privilegien zu achten, die jeder Stand bisher genossen hatte". Dazu gehörten Verfassung und schwedische Grundgesetze, eigene Zölle, Justiz, Schule, Kirche, Verwaltung, Münze, Maße und Gewichte, Befreiung vom Heeresdienst und eigene Verwaltungsgesetzgebung. Auf diese beschworene Regelung gründet sich seitdem der finnische Anspruch auf Staatsgeltung. „Die staatsrechtliche Stellung des russischen Zaren als finnländischer Großfürst ist dadurch gekennzeichnet, daß er als solcher allein keine Regierungshandlung vornehmen konnte, sondern dazu der Mitwirkung eines finnischen Beamten bedurfte, der als Minister-Staatssekretär mit dem Sitz in Petersburg dem Zaren die finnischen Angelegenheiten vortrug und der nach dem Gesetz Finnländer sein mußte. Der kaiserliche Senat für Finnland mit dem Sitz in Helsingfors bildete sowohl die beratende Körperschaft des Zaren wie auch die einheimische finnische Regierung, die im Namen des Zaren diejenigen Angelegenheiten regelte, die nicht dessen persönlicher Entscheidung unterlagen. Ein Generalgouverneur, stets ein Russe, war gleichzeitig Präsident des Senats und als solcher der höchste finnische Verwaltungsbeamte." Im Jahre 1863 wurde die finnische Landessprache neben der schwedischen zu gleichem Recht anerkannt.

Das von Zar Alexander I. „für ewige Zeiten gegebene Versprechen" wurde von allen seinen Nachfolgern bis zum letzten Zaren Nikolaus II. bei der Thronbesteigung

erneuert, wobei jedesmal die Rechte Finnlands bestätigt wurden. Unter diesem Regiment des 19. Jahrhunderts gedieh Finnland sichtlich; dank den geistigen Verbindungen und Handelsbeziehungen zu Westeuropa und namentlich Deutschland nahm das Land einen außerordentlichen kulturellen und wirtschaftlichen Aufschwung. Die unter Zar Alexander II. einsetzenden panslawistischen Strömungen ließen Finnland zunächst unbehelligt; erst unter Zar Alexander III. wurden Russifizierungstendenzen gegen Finnland lebhaft und verfolgten im wesentlichen das Ziel, die russische absolutistische Staatsidee gegenüber der liberalständischen Verfassung Finnlands durchzusetzen. Als wirkungsvollste Mittel hierzu wurden die Ausdehnung der russischen Gesetzgebung auf das bisher autonome Großfürstentum und das Aufgehen der finnischen Heeresverfassung in der russischen angesehen. Obgleich auch Zar Nikolaus II. bei seinem Regierungsantritt die finnische Verfassung ausdrücklich bestätigt hatte, schritt man unter ihm, insbesondere der Generalgouverneur Bobrikoff, auf dem eingeschlagenen Russifizierungswege energisch vorwärts. Mittel dazu waren die Handhabung der Zensur, die systematische Aufwiegelung der ärmeren Volksschichten durch russische Kleinhändler, die Verwendung von Spitzeln und Denunzianten, um den Widerstand der gebildeten Schichten zu brechen, die Einführung des Russischen als Amtssprache für gewisse Verwaltungsbehörden, die Absetzung mißliebiger Beamter und ihr Ersatz durch willfährige Werkzeuge des Generalgouverneurs und nicht zuletzt die Auflösung der finnischen Wehrmacht. Letztere Maßnahme wurde als besonders bitter empfunden, sie vermochte aber nicht, die hervorragenden soldatischen Eigenschaften der Finnen zu zerstören.

Der anfänglich durchaus loyal geführte Abwehrkampf der finnischen Bevölkerung nahm mit der Zeit schärfere Formen an, die ihrerseits verschärfte Maßnahmen des Generalgouverneurs zur Folge hatten. Im Jahre 1904 wurde der verhaßte Bobrikoff ermordet. Der Russisch-Japanische Krieg brachte mit seinen innerpolitischen Folgen zunächst eine Entlastung für Finnland, die in einem „Verfassungsversprechen" Nikolaus II. im Oktober 1905 gipfelte. Durch eine neue Landtagsordnung vom Sommer 1906 wäre eine Beruhigung der russisch-finnischen Beziehungen durchaus möglich gewesen, wenn Rußland eine solche aufrichtig gewollt hätte. In der Tat aber wurden seit dem Jahre 1907 die Russifizierungsmethoden systematisch und rücksichtslos fortgesetzt und bis zum Ausbruch des Weltkrieges immer weiter gesteigert. Gegensätze religiöser, sprachlicher, kultureller und rassischer Art verschärften den verfassungsrechtlich-politischen Konflikt zwischen Rußland und Finnland noch weiter.

Der Weltkrieg leistete der Russifizierung Finnlands beträchtlichen Vorschub. Finnland wurde ein strategisch wichtiger Flügel der russischen Front und daher militärisch sehr stark belegt. Die Hauptstadt Helsingfors wurde zu einer modernen Festung ersten Ranges ausgebaut und wurde einer der Hauptstützpunkte der russischen Flotte; westlich und südlich davon entstanden bedeutende Stellungen; Wiborg, Hangö und andere Küstenplätze erhielten starke Befestigungen, Südfinnland zahlreiche Garnisonen. Ganz Finnland war dem Oberkommandierenden der Nordfront unterstellt.

Ein besonderes Problem bildeten die Åland-Inseln. Als Folge des Krimkrieges war Rußland mit der Åland-Servitut vom 30. März 1856 zugunsten Schwedens

belastet, derzufolge die Åland-Inseln nicht befestigt werden durften. Schon im Jahre 1907 hatte sich Rußland bemüht, Schwedens Einverständnis zur Aufhebung der Servitut zu erreichen, aber ohne Erfolg. Im Jahre 1915 begannen die Russen mit der umfassenden Befestigung der Inseln, die zwei Jahre später durchgeführt war; schwedischen Protesten wurde entgegengehalten, daß diese Befestigungen nur für die Kriegsdauer gedacht seien.

Selbständigkeitsbestrebungen Finnlands

Nachdem sich die nationalen Gegensätze zwischen Finnland und Rußland allmählich immer mehr zugespitzt hatten, nutzte naturgemäß der Freiheitsdrang Finnlands jede Lockerung des staatsrechtlichen Gefüges Rußlands für seine Zwecke aus. Bald nach der Abdankung des letzten Zaren am 2. März 1917 ernannte der finnische Senat eine Grundgesetzkommission mit der Aufgabe, einen finnisch-russischen Reichsakt und eine neue Regierungsform für Finnland zu entwerfen. Wohl strebte Finnland nach vollständiger Loslösung von Rußland, aber die Rücksicht auf das Vorhandensein einer starken russischen Militärmacht auf finnischem Boden, auf die eigene machtpolitische Schwäche und auf die Abhängigkeit der Lebensmittelzufuhr von Rußland zwangen, den Entwürfen zunächst nur die Idee einer „inneren Selbständigkeit" zugrunde zu legen, d. h., es sollte ein staatsrechtliches Unterordnungsverhältnis zu Rußland bestehen bleiben, dem die völkerrechtliche Vertretung und die Militärmacht vorbehalten war, während Finnland die ansonsten autonome Gesetzgebung und die innere Verwaltung zustehen würden. Auf dieser Grundlage verhandelte ab Mitte Oktober eine finnisch-russische Juristenkonferenz in Helsingfors, deren russische Teilnehmer weitgehende Vollmachten von der Regierung Kerenskis hatten. Die Arbeiten der Konferenz führten aber zu keinem Ergebnis. Ihr Scheitern gab den Wünschen der großen Mehrheit des finnischen Volkes, der die Idee der „inneren Selbständigkeit" nicht genügte, sondern die eine „äußere", d. h. absolute Selbständigkeit wollte, starken Auftrieb. Dieser Teil der Bevölkerung, der sich im Gegensatz zu den Befürwortern der inneren Selbständigkeit, den „Moderaten", als „Aktivisten" bezeichnete, hoffte, bei seinen Bestrebungen zur Erringung vollständiger Selbständigkeit deutsche oder schwedische oder beiderseitige Unterstützung zu erhalten.

Der Loslösungsprozeß Finnlands von Rußland ging unaufhaltsam weiter. Sowohl die bürgerlichen Parteien wie die Sozialisten Finnlands bildeten sogenannte „Schutzgarden", zunächst mehr aus Parteiinteressen, aber doch beiderseits mit der Absicht, sich ihrer nötigenfalls auch zur Förderung der Selbständigkeitsbestrebungen zu bedienen. Dabei richteten sich die bürgerlichen Schutzkorps offensichtlich auch gegen die russische Soldateska, deren Radikalisierung rasche Fortschritte machte und die immer stärkeren radikalisierenden Einfluß auf die finnischen Sozialdemokraten und ihre Schutzgarde gewann. Schon jetzt zeigten sich die Schwierigkeiten, die mit der Aufstellung schlagkräftiger, bürgerlicher Schutzkorps verbunden waren: infolge der Auflösung der finnischen Armee im Jahre 1900 und weil Finnen nicht zur russischen Wehrmacht ausgehoben worden waren, gab es keine militärisch ausgebildeten Finnen,

abgesehen von einigen Offizieren, die freiwillig im russischen Heer gedient hatten. Auch waren keine modernen Waffen zur Ausrüstung und Ausbildung der bürgerlichen Schutzkorps vorhanden. Anders bei den Schutzgarden der Sozialdemokraten, die mit allem Nötigen reichlich von der russischen Armee versorgt wurden. Zwar hatten sich bald nach Ausbruch des Weltkrieges zahlreiche junge Finnen, zumal Studenten, nach Deutschland gewandt und sich dort als Kriegsfreiwillige einstellen lassen. Nach gründlicher Ausbildung waren sie zu einem geschlossenen Truppenteil zusammengefaßt worden, dem 27. preußischen Jägerbataillon, und hatten sich in ihm an der Ostfront vorzüglich bewährt; sie standen aber noch als Teil des deutschen Heeres in Libau, abwartend, wann und wie sie bei der Befreiung ihres Vaterlandes zum Einsatz kommen würden.

Über der Frage der neuen, baldigst zu schaffenden Regierungsform wurden in Finnland die Gegensätze zwischen den bürgerlichen Parteien und den steigend unter den Einfluß der russischen Maximalisten geratenden Sozialdemokraten immer schärfer. Eine Einigung über die von der Grundgesetzkommission ausgearbeiteten Verfassungs- und Gesetzentwürfe konnte nicht erzielt werden. Die bürgerlichen Parteien wünschten als oberstes Regierungsorgan ein Direktorium von 6 Mitgliedern, die Sozialdemokraten wollten entsprechend einem Landtagsbeschluß vom Juli 1917, der allerdings nicht ratifiziert worden war, die oberste Gewalt dem Landtag zusprechen (Machtgesetz vom 17. Juli 1917). Einigkeit bestand nur darüber, daß Finnland ein selbständiger Staat werden sollte. Darüber brach in der Nacht vom 24. zum 25. Oktober der Maximalistenaufstand in Rußland aus, der die Regierung Kerenskis hinwegfegte, zur Bildung der „Russischen Sozialistischen Föderativen Republik" führte und unter der Führung von Lenin und Trotzki die Regierung des „Rats der Volkskommissare" brachte. In Finnland legte der Generalgouverneur sein Amt nieder, die russischen Truppen schlossen sich den Petersburger Maximalisten an, ernannten „russische revolutionäre Organisationen" in Finnland und erklärten den Belagerungszustand; jeder Widerstand gegen die Maßnahmen dieser Organisationen und der Truppen sollte schonungslos gebrochen werden.

Jetzt glaubten die finnischen Sozialdemokraten ihre Zeit gekommen; sie beschlossen, den bisherigen parlamentarischen Verhandlungsweg zu verlassen und die Macht mit revolutionären Mitteln an sich zu bringen. In einem Ultimatum vom 13. November drohten sie den bürgerlichen Parteien mit dem Generalstreik, wenn diese nicht auf das Direktorium verzichteten und das Machtgesetz anerkannten. Die bürgerlichen Parteien, die an sich die Mehrheit hatten, weigerten sich. Nun bildeten die Sozialdemokraten einen Zentralrat, der den Generalstreik ausrief, den Senat absetzte, den Landtag auflöste, sich des Telegraphen- und Telephonnetzes und der Eisenbahn bemächtigte und in kurzer Zeit die gesamte Zivilverwaltung in seine Hand brachte. Finnland stand vor dem Bürgerkrieg. Aber noch scheuten beide Parteien die Gewalt. Es gelang ihnen, ihre Anhänger von Gewalttätigkeiten zurückzuhalten, da sie in offenem Bürgerkrieg große Gefahren für die finnischen Selbständigkeitsbestrebungen sahen. So bemühten sich beide Seiten, zu einer Verständigung zu kommen. Die Sozialdemokraten waren bereit, den Landtag anzuerkennen, falls dessen bürgerliche Mehrheit dem Machtgesetz zustimmen, sowie einige weitere sozialistische Forderungen

annehmen würde. Die bürgerlichen Parteien unterwarfen sich diesen Forderungen der Minderheit, zumal sich letztere auf die mit russischem Heeresmaterial ausgerüsteten „Roten Garden" stützen konnte. In der Erkenntnis, daß die innere Krisis auf jeden Fall überwunden werden müsse, um das äußere Ziel der staatlichen Selbständigkeit zu erreichen, beschloß der Landtag das Machtgesetz, worauf der revolutionäre Zentralrat den Generalstreik beendete.

Selbständiges Finnland

Die weiteren Verhandlungen führten rasch zum Ergebnis. Bereits am 15. November erklärte sich der Landtag zum Inhaber der höchsten Regierungsgewalt und ernannte die Regierung. Deren Vorsitzender gab am 4. Dezember im Landtag eine Erklärung ab, die im wesentlichen darin gipfelte, daß die Regierung sich als erste Aufgabe die Verwirklichung und Sicherung der vollen staatlichen Selbständigkeit Finnlands gesetzt habe. Die bisher geltende Regierungsform Finnlands müsse vollständig umgearbeitet werden, entsprechend dem Grundsatz, daß Finnland eine unabhängige Republik sein solle; die Regierung werde sich ungesäumt an andere Mächte wenden, um die internationale Anerkennung der finnischen Selbständigkeit zu erreichen.

Bereits am 6. Dezember proklamierte der finnische Landtag als Träger der höchsten Staatsgewalt Finnland zur unabhängigen Republik. Auf Grund dieses Beschlusses ernannte die Regierung unverzüglich diplomatische Vertreter im Ausland, nachdem sie sich an eine Anzahl Staaten gewandt hatte, um die Anerkennung Finnlands herbeizuführen. Die meisten von ihnen, Deutschland an der Spitze, demnächst Schweden, Frankreich, Norwegen, Dänemark, Österreich-Ungarn, die Schweiz, Bulgarien, die Türkei und Spanien, sprachen von den ersten Tagen des Januar 1918 ab die Anerkennung aus; nur England zögerte seine Antwort hinaus und stellte Ende April eine Reihe von Bedingungen.

Seit Ende Dezember 1917 verhandelte eine finnische Mission unter Führung des Ministers Svinhufvud auch mit dem russischen Volkskommissariat, insbesondere mit Lenin, Trotzki und Stalin über die Frage der Selbständigkeit Finnlands. In mehrfachen Kundgebungen über „einen sofortigen, gerechten und demokratischen Frieden ohne Annektionen", zumal in dem berühmten „Funkspruch an alle" vom 17. Dezember 1917, hatte der Rat der Volkskommissare das Recht der Selbstbestimmung für alle Nationen ausgesprochen, die bisher vom Zarismus und der großrussischen Bourgeoisie geknechtet worden waren. So konnte er nicht anders, als das finnische Unabhängigkeitsbegehren grundsätzlich anzuerkennen; die praktische Ausführung schob er aber hinaus, „bis ein Sonderausschuß beider Parteien diejenigen Maßnahmen ausgearbeitet haben würde, die sich aus der Trennung Finnlands von Rußland ergeben würden." So lange sollten „die jetzigen Beziehungen zu Finnland in Kraft bleiben und das militärische Rayonkomitee demnach sowohl in Finnland als an der finnischen Grenze die Macht vertreten." Auf demselben Standpunkt stellte sich später bei den deutsch-russischen Friedensverhandlungen in Brest-Litowsk der Vertreter

Rußlands, indem er zur Frage der Entsendung eines deutschen diplomatischen Vertreters nach Finnland sagte: „Solange sich russische Truppen in Finnland und die baltische Flotte in den finnischen Gewässern befinden, spielen auch militärische Interessen eine Rolle ... Finnland ist zwar als selbständiger Staat anerkannt, aber praktisch ist die Trennung von Rußland noch nicht vollzogen."

Auf die faktische Trennung von Rußland, namentlich auf die Räumung des Landes von russischen Landtruppen und der russischen Flotte, kam es den nationalen Kreisen in Finnland an, nicht zuletzt, um aus dem Kriegszustand heraus zu friedvoller Aufbauarbeit gelangen zu können.

Zuspitzung der innerpolitischen Gegensätze

Außerhalb der sozialdemokratischen Partei gab es in Finnland schon seit geraumer Zeit eine kleine, aber zielbewußte und rührige maximalistische Gruppe, die „Roten" Finnlands. Unter ihren Einfluß geriet allmählich die Schutztruppe der sozialdemokratischen Partei, die „Rote Garde", „eine Organisation von Mannschaften, großenteils mit russischem Armeematerial bewaffnet, die vorwiegend aus Existenzen bestanden, die durch den Krieg um ihre Arbeit gekommen waren (Holzarbeiter, Holzflößer, entlassene Arbeiter der russischen Befestigungsbauten und dergleichen) und von dem Gehalt als Rotgardisten lebten". Sie standen in guten Beziehungen zu den maximalistisch eingestellten russischen Truppen, die immer mehr Einfluß auf sie gewannen. Während der kurzen Zeit des Generalstreiks hatten sie sich durch Gewalttaten und Erpressungen ungehindert ihren Lebensunterhalt verschafft.

Die im November 1917 nach dem Generalstreik gebildete Regierung sah es daher als eine ihrer wichtigsten Aufgaben an, die gesetzliche Ordnung in Finnland wiederherzustellen und sie durch eine bewaffnete und organisierte Ordnungsmacht als Gegengewicht gegen die Roten Garden zu sichern; als Stammtruppe sollten die von den bürgerlichen Parteien gebildeten „Weißen Garden" dienen. Der rechte, schwächere Flügel der Sozialdemokraten war bereit, sich an einem solchen Ordnungsprogramm zu beteiligen, der linke dagegen war dieser Ordnungsmacht abgeneigt, brachte die Parteileitung auf seine Seite und verweigerte die Teilnahme an einer solchen Regierung und deren Unterstützung. Die Bürgerlichen und die Agrarpartei blieben somit auf sich allein gestellt und bildeten Ende November die Regierung Svinhufvud.

Während der ersten Wochen dieser Regierung blieb die Ruhe erhalten; zwar standen die Sozialdemokraten abseits, enthielten sich aber zunächst aktiver Machenschaften gegen die Regierung und die Mehrheit des Volkes. Von Mitte Dezember ab versuchten die russischen Maximalisten ständig die finnischen Sozialdemokraten zu bewegen, den Landtag mit Hilfe der Roten Garden und der russischen Garnisonen zu verjagen und eine rein sozialistische Regierung einzusetzen. Bis Ende Januar blieben die Versuche allerdings ergebnislos.

Ein weiteres beunruhigendes Moment für die friedliche Entwicklung in Finnland

bedeutete das Verbleiben der starken russischen Truppenkontingente auf finnischem Boden. Die Regierung hatte auf alle mögliche Weise, nicht zuletzt durch unmittelbare Verhandlungen mit dem russischen militärischen Rayonkomitee, versucht, die Räumung des Landes von den russischen Truppen zu erreichen, aber vergebens. Vielmehr fanden Verschiebungen russischer Truppen in Finnland statt, die nur als planmäßige Verstärkung der Roten Garde angesehen werden konnten und sich entsprechend auswirkten. Sie führten Ende Januar zu einer Protestnote Finnlands an alle Mächte, die bisher seine Selbständigkeit anerkannt hatten. In ihr wurde ausgeführt, „daß die Regierung des Rats der Volkskomissare anstatt die russischen Truppen aus Finnland abzutransportieren, diese noch dauernd verstärke, daß diese Truppen nicht nur ein Hindernis für das Aufrechterhalten der Ruhe und Ordnung im Lande bildeten, sondern dazu beitrügen, die unruhigsten Elemente der Bevölkerung unter ihrem Schutze zu Mord, Brandstiftung und anderen Schandtaten zu veranlassen, daß ferner die in Finnland weilenden Repräsentanten der russischen Regierung durch Verteilung von Waffen und Munition aus den Beständen des russischen Staates an die an den Unruhen beteiligten Volksmassen und durch Verhinderung der Bildung einer der finnischen Regierung gehorchenden Ordnungsmacht aktiv gegen die finnische Regierung wirkten. Ein Kommissar in Wiborg habe dem dortigen russischen Militär befohlen, die Schutztruppen der finnischen Regierung zu entwaffnen und die Arbeiter mit diesen Waffen zu versehen. Schließlich habe das russische Matrosenkomitee in Helsingfors der finnischen Regierung mündlich mitgeteilt, daß das dortige russische Militär an der Durchführung einer sozialen Revolution in Finnland interessiert sei und bereitstehe, die revolutionären Banden gegen die Schutztruppen der finnische Regierung zu unterstützen".

Die russische Regierung erklärte zwar bereits am folgenden Tage durch Funkspruch derartige Einmischungen des russischen Militärs und ihrer Funktionäre als unzulässig, leugnete aber, daß diese stattgefunden hätten, drehte im Gegenteil die Sache um und behauptete, gegenrevolutionäre und chauvinistische finnische Elemente griffen die russischen Truppen an. Der russische Volkskommissar für Militärangelegenheiten erklärte sogar dem finnischen Gesandten, Rußland befolge lediglich seine Grundsätze, indem es den finnischen Rotgardisten im Kampfe gegen die finnische Bourgoisie militärische Hilfe angedeihen lasse, und diese Hilfe auch fernerhin gewähren werde.

In der Nacht zum 19. und 20. Januar hatte finnische Rote Garde unter Beteiligung russischen Militärs Abteilungen der Weißgardisten angegriffen. Dies führte zu einer Spaltung der finnischen Sozialdemokratie in einen radikalen Flügel, der mit diesem Treiben sympathisierte und sich später an die Spitze der roten Bewegung stellte, und in einen schwächeren rechten Flügel, der sich neutral verhielt. Am 28. Januar brach in Helsingfors der rote Aufstand aus, unterstützt von der russischen Militärmacht. Unter Vorsitz des Sozialdemokraten Kullervo Manner wurde eine sozialistische Regierung der „elf Volkskommissare" gebildet, der ein Zentralrat von 35 aus der Partei, den Arbeiterorganisationen und der Roten Garde zu entnehmenden Mitgliedern zur Seite stehen sollte. Diese Regierung erließ Aufrufe an das internationale Proletariat und begann, durch Dekrete ein umfangreiches Soziali-

sierungsprogramm auszuführen. Durch Funkspruch „An alle" erklärte die Regierung Manner, daß die bisherige finnische Regierung gestürzt, die Macht in die Hände der Arbeiterklasse übergegangen und die Wahrnehmung dieser Macht in dem Bauernrat der Volksbevollmächtigten unter Kontrolle des Hauptrates der Arbeiter zusammengefaßt sei. Der staatliche russische Funkspruch verbreitete diese Erklärung in aller Welt mit dem bezeichnenden Zusatz: „Der Umsturz in Finnland ist von der bolschewistischen (russischen) Regierung vorbereitet worden, die letzter Tage mehrere Transporte finnischer Roter Garde nach Waffenempfang von Petersburg nach Finnland abgehen ließ."

Am gleichen Tage, an dem in Helsingfors der rote Aufstand ausbrach, erhob sich die Landbevölkerung gegen die Rote Garde und das russische Militär, vor allem in den Provinzen Österbotten und Karelien. In ganz Nordfinnland wurden Abteilungen der Weißen Garde gebildet, die dort das russische Militär vertrieben. Im Süden dagegen, wo die Zentren der Industrie mit der roten Arbeiterschaft saßen, unterdrückten die Roten jeden Versuch zur Aufstellung Weißer Garden. Der größte Teil des Landes, nördlich einer etwa von Kristinestad bis nördlich Wiborg in ostsüdöstlicher Richtung verlaufenden Linie, blieb in der Gewalt der Regierung Svinhufvud, die von Nikolaistad (Wasa) aus das Land regierte; Organisator und Führer der weißen Ordnungsmacht wurde der ehemals russische General Freiherr von Mannerheim, ein Finne schwedischer Abkunft. Die Schwierigkeit für ihn bestand in der Hauptsache in dem Mangel an neuzeitlichen Waffen und, wie bereits erwähnt, an ausgebildeten Soldaten und an geeignetem Ausbildungspersonal. Sämtliche bürgerlichen Parteien des Landtages erließen am 30. Januar einen Aufruf, in dem sie zur Unterstützung der rechtmäßigen Regierung gegen die unrechtmäßigen Machthaber aufriefen. Zunächst kam es nur vereinzelt zu eigentlichen Kampfhandlungen zwischen Weißen und Roten.

Ende Februar notifizierte die rote finnische Regierung durch Telegramm die Machtübernahme an Deutschland, das hiervon keine Notiz nahm, sondern nach wie vor die Regierung Svinhufvud als die rechtmäßige betrachtete.

Anfang März wurde durch FT. ein am 1. März zwischen der russischen und der finnischen sozialistischen Republik abgeschlossener Staatsvertrag veröffentlicht, der die völlige Selbständigkeit Finnlands erklärte und in 20 Paragraphen das gegenseitige staatsrechtliche Verhältnis, die Grenz- und Verkehrsbestimmungen, die Besitz- und Naturalisierungsverhältnisse, sowie finanzielle Fragen, Übergangsbestimmungen usw. regelte. Für die rechtmäßige Regierung und die Staaten, die diese anerkannten, hatte er keinerlei Bedeutung.

Finnlands Hilferufe an auswärtige Mächte

Bereits Anfang November 1917 waren von Finnland durch Vermittlung des finnländischen Professors v. Wendt, der sich als eine Art Gesandter in Kopenhagen befand, an den amerikanischen Präsidenten Wilson, die englischen Minister Lloyd George und Asquith Gesuche um Sendung von Lebensmitteln abgegangen, in denen

der finnische Notzustand hauptsächlich von wirtschaftlichen Gesichtspunkten aus geschildert worden war.

Es war klar, daß die wirtschaftliche Notlage nicht ohne politische Maßnahmen, d. h. ohne systematische Befriedung des Landes zu beheben war; so nahmen die wirtschaftlichen Hilfsgesuche Finnlands immer mehr politischen Charakter an. Sie wandten sich an die nächsten Nachbarn Finnlands, darunter vor allem an Schweden. Angesichts der bedrängten Lage Finnlands im Januar 1918 stellte der finnische Landtagsabgeordnete für Åland bei der Regierung Svinhufvud den Antrag, vom russischen Rayonkomitee die sofortige Zurückziehung des russischen Militärs von den Åland-Inseln zu fordern, oder „falls dies nicht glücken sollte, der schwedischen Regierung anheimzustellen, Åland zu besetzen. Hierdurch würde die Sicherheit, die dort nicht mehr vorhanden ist, geschaffen. Diese Maßnahme würde, wenn ein anderer Ausweg nicht zu finden ist, von niemandem mißbilligt werden." Ende Januar wurde sogar eine an den schwedischen König gerichtete Adresse in Stockholm überreicht, in der ein Teil der Bevölkerung Ålands den Wunsch auf Vereinigung der Inseln mit Schweden ausdrückte, mit der gleichzeitigen Bitte, von den Russen auf den Inseln — etwa 3 000 — befreit zu werden.

Deutschland und Finnland[1])

Deutschland hatte seit langem die Entwicklung der finnischen Verhältnisse aufmerksam verfolgt. Starke Sympathien und wesentliche Interessen verbanden beide Völker. Darüberhinaus mußte die Oberste Heeresleitung ihr Augenmerk darauf richten, daß sich im Norden durch die Veränderung des russisch-finnischen Verhältnisses keinesfalls eine neue Front gegen die Mittelmächte bildete, wie es anscheinend französisch-englische Machenschaften durch Einschaltung Schwedens in die finnisch-russischen Beziehungen und durch die Landung englischer Truppen in Murmansk beabsichtigten. Sie mußte vielmehr bestrebt sein, Finnland soweit wie möglich auf die eigene Seite für die Kriegführung gegen Rußland, solange dieses noch Gegner war, und gegen die Entente nutzbar zu machen. Aus diesem Grunde förderte General Ludendorff die Selbständigkeitsbestrebungen Finnlands und ließ bereits vor dessen Selbständigkeitserklärung und vor dessen offiziellen Hilfsgesuchen die finnischen Aktivisten durch Waffenlieferungen unterstützen. Solange Deutschland sich im Kriege mit Rußland befand, war dies eine völkerrechtlich durchaus erlaubte Maßnahme.

Bereits am 11. November 1917, also noch vor der Selbständigkeitserklärung Finnlands, hatte das finnische „Zentralkomitee für die Befreiung Finnlands" der deutschen Regierung vorgeschlagen, „sie möge die finnische Auslandsabordnung ermächtigen, den Parteiführern in Finnland vertraulich mitzuteilen, daß die Deutsche Regierung, falls Finnland sich als einen souveränen Staat erklärt, bereit ist, dessen Unabhängigkeit unmittelbar anzuerkennen und bei dem Friedensschluß für Finnland

[1]) Vgl. hierzu: W. Hubatsch: Finnland in der deutschen Ostseepolitik 1914/18 (in: Unruhe des Nordens, Göttingen 1956).

einzutreten". Die Deutsche Regierung entsprach diesem Ersuchen und sah auch später eine Teilnahme der Finnen an den Friedensverhandlungen von Brest-Litowsk vor; diese wurde dann aber unnötig.

Unter dem 2. Januar 1918 richtete die bevollmächtigte Vertretung Finnlands einen Antrag an den deutschen Reichskanzler, in dem sie die bei den Friedensverhandlungen zwischen den Mittelmächten und Rußland zu vertretenden finnischen Interessen genauer präzisierte.

Mitte Januar erbaten die genannten Bevollmächtigten unter Erneuerung eines Antrags um Waffenlieferung die Entlassung des finnischen Jäger-Bataillons aus dem Verbande des deutschen Heeres. Der Bitte wurde entsprochen, das Bataillon aufgelöst, doch verging noch einige Zeit, bis der Rücktransport auf zwei finnischen Dampfern erfolgen konnte, da noch Zweifelspunkte zu klären waren, die aus dem inzwischen geschlossenen deutsch-russischen Waffenstillstandsvertrag entstehen konnten.

Am 1. April legte die finnische Regierung in einer Note an die deutsche Regierung dar, „daß die russische Regierung zwar die Unabhängigkeit Finnlands anerkannt habe, trotzdem aber gegen den Sinn und Zweck der mit ihr geführten Verhandlungen die rote Bewegung in Finnland, die auf die Vernichtung des finnischen Staates abziele, mit Waffen und Truppen unterstütze. Falls ein unmittelbares militärisches Einschreiten Deutschlands nicht möglich sei, erbitte Finnland deutschen Einspruch gegen die Übergriffe der russischen Gewalt, kräftige Einwirkung auf die russische Regierung zwecks schleuniger Zurückziehung und Entwaffnung der russischen Truppen sowie Verhinderung des Zuzugs neuer russischer Truppen nach Finnland."

Wenige Tage darauf wies der finnische Gesandte in Berlin darauf hin, „daß die Enttäuschung über ausbleibende direkte deutsche Hilfe im ententefreundlichen Sinne wirken könne, vor allem im Zusammenhang mit der in Schweden durch Ententeagenten betriebenen Propaganda zugunsten einer Angliederung Finnlands an die Entente". Ein Telegramm des finnischen Gesandten an den Staatssekretär des Auswärtigen in Brest-Litowsk und an die O. H. L. bat im Namen der finnischen Regierung um Erhebung von nachdrücklichem Protest bei der russischen Regierung und um Drohung mit Gegenmaßregeln, falls die Metzeleien und Zerstörungen in Helsingfors nicht aufhörten. Eine ausführliche schriftliche Note an den Reichskanzler und die O. H. L. schilderte nochmals die bestehende Notlage, erbat erneut schärfste Verwarnung Rußlands und aktives Eingreifen Deutschlands zu Finnlands Gunsten und wies darauf hin, daß ein derartiges Vorgehen Deutschlands wohl auch Schweden zur Hilfeleistung für Finnland veranlassen würde, „da Schweden sicherlich nicht gewillt ist, auf jeden Einfluß bei der Regelung der finnischen Frage zu verzichten, und sich nicht der Einsicht verschließen kann, daß es die Pflicht jedes Kulturvolkes ist, die Weltgefahr des Bolschewismus nach Kräften zu bekämpfen". Bereits auf diesen Antrag hin beschloß Deutschland, Vorbereitungen für eine bewaffnete Intervention in Finnland zu treffen. Weitere ähnliche Anträge folgten noch am 27. Februar und am 3. März.

Den finnischen Bitten entsprechend hat Deutschland in Brest-Litowsk mehrfach energischen Protest gegen das russische Verhalten in Finnland erhoben; jedesmal wich Trotzki in geschickter Weise aus und leugnete, daß etwaige Zusammenstöße zwi-

schen russischen Truppen und Teilen der finnischen Bürgerarmee — wenn sie überhaupt stattgefunden hätten — irgendwelchen Einfluß auf den Gang der inneren Kämpfe in Finnland hätten haben können.

Die deutsch-russischen Friedensverhandlungen in Brest-Litowsk zogen sich in die Länge; den Verhandlungen vom 22. bis zum 28. Dezember 1917 folgte die Unterbrechung bis zum 4. Januar 1918 und danach am 10. Februar der Abbruch der Verhandlungen durch Trotzki und seine Abreise mit der Begründung, Rußland verzichte auf Friedensschluß und erkläre den Kriegszustand einseitig als beendet. Die Mittelmächte konnten diesen Schritt nur als Friedensverweigerung ansehen, so daß damit auch der Waffenstillstandsvertrag vom 15. Dezember 1917 hinfällig wurde, der zur Herbeiführung eines Friedens geschlossen war. Am 18. Februar wurden die Feindseligkeiten wieder aufgenommen, in deren Verfolg die 8. Armee in wenigen Tagen die baltischen Lande besetzte und bis Narwa vordrang; die Vorgänge an der mittleren und südlichen Ostfront können hier außer Betracht bleiben.

Am 22. Februar stellte Deutschland ein Ultimatum an Rußland, das zwei Tage darauf von diesem angenommen wurde und schließlich zum Frieden von Brest-Litowsk führte. Folgende Punkte daraus waren für Finnland bedeutungsvoll:

Ziffer 1: Die Gebiete, die westlich der den russischen Vertretern in Brest-Litowsk mitgeteilten Linien liegen — Finnland gehörte dazu — und zum russischen Reich gehört haben, werden der territorialen Hoheit Rußlands nicht mehr unterstehen ... Aus der ehemaligen Zugehörigkeit zum russischen Reich werden ihnen keine Verpflichtungen gegenüber Rußland erwachsen. Rußland verzichtet auf jede Einmischung in die inneren Verhältnisse dieser Gebiete ...

Ziffer 4: Ukraine und Finnland werden ohne jeden Verzug von russischen Truppen und Roter Garde geräumt.

Ziffer 6 a): Die völlige Demobilmachung des russischen Heeres einschließlich der von der jetzigen Regierung neugebildeten Heeresteile ist unverzüglich durchzuführen.

Ziffer 6 b): Die russischen Kriegsschiffe ... in der Ostsee ... sind entweder in russische Häfen zu überführen und dort bis zum allgemeinen Friedensschluß zu belassen oder sofort zu desarmieren. Kriegsschiffe der Entente im russischen Machtbereich sind wie russische Kriegsschiffe zu behandeln."

Am 3. März 1918 wurde der Friedensvertrag zwischen den Mittelmächten und der russischen Regierung von den russischen Vertretern unterzeichnet, ohne ihn zu lesen, also auch ohne sich innerlich zu ihm zu bekennen; aber er war unterzeichnet und bekam dadurch Geltung für beide Seiten. Seine Ratifizierung erfolgte am 29. März 1918. Er enthielt in seinen Artikeln III, V und VI in etwas erweiterter Form die oben genannten Punkte des Ultimatums.

Die nordischen Mächte und Finnland

Finnland hatte nicht nur an Deutschland Anträge auf aktive Hilfe gerichtet, sondern auch an Schweden, Dänemark und Norwegen. Während die beiden letzteren Länder die finnische Notlage in der Hauptsache als Ernährungsfrage betrachteten und nur in dieser Beziehung helfend eingriffen, ängstlich darauf bedacht, politische Verwicklungen zu vermeiden, gewannen in Schweden andere Gesichtspunkte Geltung; denn Schweden lag Finnland am nächsten und war einem etwaigen Übergreifen des Bolschewismus am meisten ausgesetzt. Sowohl der finnische Ministerpräsident wie der Oberkommandierende wandten sich an den König von Schweden. Auch Deutschland befürwortete ein Eingreifen Schwedens in Finnland, indem es auf die gefährlichen Ausbreitungstendenzen des Bolschewismus hinwies. Die Entente agitierte bei Schweden in ähnlicher Richtung, aber mit dem Ziel, durch die ihr zuneigenden schwedischen Linksparteien über ein von Schweden besetztes Finnland verstärkten Einfluß im Norden zu bekommen und vielleicht die zum ehemaligen russischen Verbündeten abgerissenen Fäden wieder knüpfen zu können. Die schwedischen Linksparteien allerdings standen infolge ihrer parteipolitischen Verflechtungen mit den finnischen Sozialdemokraten einem militärischen Eingreifen in Finnland schroff ablehnend gegenüber. Auch lag die Gefahr vor, daß bei einer militärischen Intervention schwedische Truppen auf finnischem Boden in Kämpfe mit russischen Truppen verwickelt würden, wodurch Schwedens Neutralität Rußland und möglicherweise der Entente gegenüber gefährdet werden konnte. Leitender Grundsatz der schwedischen Außenpolitik aber war und blieb die strikteste Aufrechterhaltung der eigenen Neutralität. Schweden beschränkte sich daher auf diplomatische Vorstellungen bei der russischen Regierung, gestattete auch nicht die von Finnland erbetene Waffenausfuhr und -durchfuhr. Von privater Seite aber wurde in Schweden eine meist günstig aufgenommene Propaganda zur Unterstützung des finnischen Freiheitskampfes betrieben.

Anders verhielt sich die schwedische Regierung zu einem etwaigen Eingreifen auf den Åland-Inseln. Deren gelegentliche Wiedergewinnung war eine alte Hoffnung weiter schwedischer Kreise. Wurde das Nationalitätenprinzip Rußland gegenüber zugunsten Finnlands angewandt, warum sollte es dann nicht auch zugunsten Schwedens Finnland gegenüber Geltung bekommen? Als daher ausdrückliche Gesuche um militärische Intervention aus Åland an Schweden gerichtet wurden (siehe Seite 330), verhielt sich Schweden durchaus nicht ablehnend. Zwar wurde ausdrücklich betont, daß „die politische Frage der Zugehörigkeit der Inselgruppe in keiner Weise durch ein etwaiges militärisches Eingreifen präjudiziert werden solle", doch gab der schwedische König den finnischen Abgesandten aus Åland den Rat, „die finnische Regierung möge erklären, daß sie den Übergang Ålands an Schweden im Falle einer entsprechenden Volksabstimmung nicht verhindern werde".

Am 15. Februar 1918 schickte Schweden Kriegsschiffe in die Gewässer Ålands und landete Truppen; die russische Inselbesatzung — etwa 600 Mann — und die Rote Garde eröffneten das Feuer auf die landenden Schweden. Nach längeren Ver-

handlungen, während derer sich russische Truppen und Rote Garde sehr undisziplinierten zeigten, plünderten und stahlen, gelang es den Schweden, ein Abkommen zwischen Inselbevölkerung, russischen Truppen, Weißer und Roter Garde zu erzielen, dessen Inhalt im wesentlichen folgendes besagte.

„Vollständige Räumung der Inseln von russischen Truppen. Übernahme der Verteidigung der Inseln durch die Bevölkerung. Zurückbleibendes russisches Gut steht unter Obhut der lokalen Behörden. Die Weiße Garde kehrt nach Nordfinnland zurück. Die Rote Garde gibt die Waffen an die örtlichen Behörden ab und wird durch Schweden abtransportiert. Die russischen Matrosen werden mit russischen Transportmitteln nach Åbo geschafft, die russischen Soldaten mit Waffen und Ausrüstung innerhalb von fünf Wochen über Schweden nach Rußland evakuiert. Abmachungen über eine Amnestie und über die Behandlung von Privateigentum bleiben vorbehalten. Die schwedische Regierung wird ersucht, auf die finnische Regierung dahin einzuwirken, daß sie die Åland-Inseln als außerhalb der jetzt in Finnland vor sich gehenden Kriegsoperationen befindlich erklärt. Alle politischen und internationalen Fragen werden durch dieses Abkommen nicht berührt."

Zunächst weigerte sich die Weiße Garde abzuziehen; nachdem sie aber beträchtliche Verluste erlitten hatte, fügte sie sich, und das Abkommen wurde allseitig angenommen. Am 21. Februar verkündete das russische militärische Exekutivkomitee der Inseln durch Funkspruch die Beendigung der kriegerischen Handlungen auf Åland.

Finnland, unzufrieden mit der schwedischen Nachgiebigkeit in dem Abkommen den russischen Ansprüchen gegenüber, protestierte durch seinen Gesandten in Stockholm gegen die Besetzung der Åland-Inseln durch Schweden.

Dies war die Lage in Finnland, auf den Åland-Inseln und im Verhältnis Deutschlands zu Rußland, als Deutschland sich entschloß, dem finnländischen Ersuchen entsprechend zu der seit Mitte Februar in Aussicht genommenen militärischen Intervention zu schreiten. Bevor jedoch diese Intervention, die *Finnlandunternehmung*, dargestellt wird, soll zunächst auf die kleineren Hilfsaktionen eingegangen werden, die bereits *vorher* stattgefunden hatten.

Die Fahrt von „UC 78"

Für die erste Hilfsaktion war „UC 78", Kommandant Oberleutnant z. S. Kukat, ausersehen. Das Boot lag in Libau bereit und sollte zwei für die finnische Freiheitsbewegung[1]) besonders wichtige Personen geheim und sicher nach Åland bringen. Ein zweites Beiboot wurde an Bord genommen und an Deck festgezurrt. Am 20. Mai 1917 schifften sich die beiden Personen ein, die als „Lotsen" bezeichnet wurden. Das

[1]) In der weiteren Fortsetzung der Kapitel 13 und 14 wird dem jetzigen Sprachgebrauch entsprechend überall „Finnen" und „finnisch" an Stelle von „Finnländer" und „finnländisch" gesagt werden, es sei denn, daß „finnländisch" = schwedischer Abkunft als Gegensatz zu „finnisch" (siehe Seite 322) hervorgehoben werden soll.

Boot ging gegen Mittag in See, um sich über Steinort—Färö auf dem üblichen Wege nach der Åland-See zu begeben. Bald nach dem Passieren von Steinort setzte schwerer Seegang ein, der das mitgenommene zweite Beiboot zertrümmerte und die Reste über Bord wusch. Teils in Überwasserfahrt, teils getaucht erreichte „UC 78" am 23. Mai 14.30 Uhr einen Punkt etwa 13 sm nordnordwestlich Lågskär, lud die Batterie auf und steuerte mit geringer Fahrt unter Wasser die Nordwestseite von Skälskär an, wo es um 23.58 Uhr auftauchte. Es war dunkel genug, um von Land aus nicht gesehen zu werden. Das Boot lag so, daß es durch die Insel Skälskär den Beobachtungsposten auf Rönskär und Dånö Gamlen verdeckt war. Das Beiboot von „UC 78" wurde ausgesetzt, nachdem aus ihm alles beseitigt war, was auf die Zugehörigkeit zu einem deutschen U-Boot schließen ließ. Die beiden „Lotsen" fuhren ab, ausgerüstet mit Proviant für mehrere Tage. Für den Fall des Mißlingens der Landung war ein Lichtsignal mit ihnen verabredet; da es nicht gegeben wurde, konnte der Kommandant ungesäumt über Wasser ablaufen, um bei Hellwerden außer Sicht von Land die Batterie aufzuladen.

„UC 78" hielt sich noch einen Tag im Gebiet nördlich Grundkallen auf, untersuchte einen schwedischen Segler und trat dann den Rückmarsch nach Libau an, wo es am Vormittag des 26. Mai einlief.

Die erste Fahrt der „Equity"[1])

Das Hilfsschiff „Equity" war bei der Eroberung der Baltischen Inseln der Transportflotte zugeteilt, um einen Teil des Vortrupps in der Tagga-Bucht zu landen. Kaum hatte es am 12. Oktober 1917 diese Aufgabe erledigt (siehe Seite 217), als es aus dem Verband der Transportflotte entlassen, unter Führung von „Blitz" nach Libau und von dort selbständig weiter nach Danzig geschickt wurde. Es war dazu bestimmt, eine von der O. H. L. dem finnländischen „Aktiven Komitee" zugesagte Waffenladung durch die Botten-See nach Nordfinnland zu bringen. „Equity" war Hilfskriegsschiff und stand unter dem Befehl des Oberleutnants z. S. Pezold; die Fahrt sollte unter Tarnung als Handelsschiff vor sich gehen.

Zunächst wurde das Schiff auf der Kaiserlichen Werft in Danzig gründlich überholt und für den Zweck der Unternehmung eingerichtet. Strengste Geheimhaltung war erforderlich und wurde auch der Besatzung gegenüber bis unmittelbar vor dem Inseegehen gewahrt. Die Ladung — 6 500 russische Gewehre und Seitengewehre mit 1 850 000 Patronen, 30 Maschinengewehre mit 700 000 Patronen und Zubehör, 500 Mauserpistolen mit 75 000 Patronen, 35 Kisten Sprengmunition, 8 Motorräder mit Zubehör und mehrere Fässer Benzol, Öl usw. — kam erst am Tage vor dem Auslaufen und am Auslauftag selbst an Bord, ebenso schifften sich acht finnische Jäger, Oberzugführer und Zugführer aus dem 27. Jäger-Bataillon, die als Aus-

[1]) Die Schilderung der „Equity"-Fahrten lehnt sich an das nach dem Tagebuch des Kommandanten verfaßte Buch „Das Waffenschiff" von Gustav Pezold, Verlag von Hans Dulk, Hamburg 1943, an.

bildungspersonal für die Schutzkorps der finnischen Regierung bestimmt waren, und der aus Finnland geschickte Lotse Rönnholm erst in der Nacht vor der Abfahrt ein.

Der Operationsplan, der in Verfolg genauer Vereinbarungen mit dem „Finnischen Aktiven Komitee" aufgestellt war, wurde dem Kommmandanten in Berlin mündlich erläutert. Danach war die Ladung an zwei mit den Finnen vereinbarten und dafür vorbereiteten geheimen Landungsstellen in den finnischen Schären der Botten-See zu löschen. Die erste, auf der Insel Vesterö, sollte am 31. Oktober abends erreicht sein. Dort waren vier Jäger und die Hälfte der Ladung zu landen, ein neuer Lotse für die zweite Landestelle an Bord zu nehmen und unverzüglich zu dieser weiterzufahren. Zweck und Ziel der Unternehmung durfte den Russen nicht bekanntwerden, jeder Verdacht war zu vermeiden, um die finnische Freiheitsbewegung keinesfalls zu kompromittieren, lieber waren Schiff und Ladung rechtzeitig zu versenken. Mit russischen Bewachern, zumal in der Åland-See, mußte gerechnet werden. Erkennungssignale mit den Finnen an den Landestellen waren verabredet. Die Fahrt sollte nördlich Gotland vorbei und dann entlang der schwedischen Küste führen, „Equity" zunächst als dänischer Dampfer „Adolf Andersen" getarnt; Annäherung an die finnische Küste bei Tage, so daß das Schiff gesehen werden konnte, mußte unter allen Umständen unterbleiben, erst im letzten Augenblick war die Botten-See zu überqueren und die finnische Küste anzusteuern.

Ein entsprechender Operationsbefehl des Oberbefehlshabers der Ostseestreitkräfte sollte erst unmittelbar vor dem Inseegehen an Bord gegeben werden.

Am Abend des 27. Oktober trat „Equity" von der Danziger Reede aus die Fahrt an. Um 22 Uhr am 28. Oktober wurde Fårö passiert, am folgenden Mittag bei klarem Wetter der Stockholmer Schärengarten umfahren und nachmittags bei stark auffrischendem Südwestwind, unsichtigem Wetter und Regen, also unter günstigsten Umständen, mit 12 sm Fahrt abgeblendet in die Åland-See eingesteuert. Um 20.30 Uhr hatte „Equity" die Südkvarken hinter sich gelassen, ohne etwas gesichtet zu haben oder selber gesichtet worden zu sein, und setzte den Marsch mit verminderter Fahrt befehlsgemäß an der schwedischen Küste nordwärts fort. Kurz nach 23 Uhr, außerhalb der schwedischen Hoheitsgewässer, wurde einem kleineren, abgeblendeten Fahrzeug, offenbar einem russischen Bewacher, geschickt ausgewichen. Der 30. Oktober verlief bei ruhigem, klarem Wetter ohne besondere Ereignisse; gegen Abend verwandelte sich „Equity" in den finnischen Dampfer „Mira" unter russischer Flagge, da ein dänischer Dampfer in diesem Teil der Botten-See nach Angabe des Lotsen Rönnholm auffallend gewesen wäre, und steuerte die Nordkvarken an. Laut Operationsbefehl sollte das Schiff die Durchfahrt östlich der Holmö-Inselgruppe benutzen. Schwedische Zeitungen hatten aber erst 14 Tage zuvor die Nachricht gebracht, hier führten deutsche U-Boote den Finnen Waffen zu, und die finnischen Jäger bestätigten, daß in dieser Gegend ein geheimer Bootsverkehr zwischen Finnland und Schweden stattfand. Hier war daher möglicherweise mit Argwohn und Wachsamkeit der Russen zu rechnen. Nach Angabe des Lotsen führte der Hauptverkehr zur Zeit durch die Westkvarken, so daß ein die Ostkvarken passierender Dampfer auffällig sein mußte, zumal diese als mit russischen Minen verseucht galten. Der Kommandant entschloß sich daher, die westliche Passage zu nehmen, danach ein Stück unter der schwedischen

Küste nach Norden auszuholen, um dann ostwärts mit scheinbarem Kurs auf den finnischen Hafen Gamla Karleby und später mit Dunkelwerden südwärts die Insel Vesterö anzusteuern. Am 31. Oktober morgens war Holmö passiert, eine Stunde später wurde bei der Rata-Storgrund-Tonne Kurs Ost aufgenommen. Um 12.30 Uhr mittags stand „Equity" 30 sm nördlich des Punktes beim Nygrund, von dem aus der Lotse sie zur ersten Landungsstelle bringen sollte. Ein Gefahrenpunkt war noch zu passieren: die Stubben-Bake, ein großer, massiger Holzturm auf einer Schäre, die von einer russischen Militärwache besetzt war und Telephonverbindung mit der Küste hatte; der Kurs führte in nur 1 sm Abstand an ihr vorüber. Sie mußte in völliger Dunkelheit, also noch vor Mondaufgang, passiert werden; es gelang; unter dauerndem Loten und mit langsamer Fahrt glitt „Equity" an ihr vorbei und hatte um 17 Uhr die Durchfahrt beim Nygrund erreicht, wo der Lotse Rönnholm die Navigierung übernahm. Die schwierige Einsteuerung wurde bei Tage durch Pricken notdürftig erleichtert; jetzt in der Dunkelheit sollten laut Vereinbarung einige von ihnen mit schwach brennenden Laternen bezeichnet sein; aber kein Licht war zu sehen (wie sich später herausstellte, hatte ein zufällig vorbeikommendes Zollboot die Laternen gelöscht). So mußte unter ununterbrochenem Loten, bei geringster Fahrt und häufigem Stoppen weitergefahren werden. Das Kriegsglück blieb „Equity" treu, an der schwierigsten Stelle durchbrach der Mond für einen Augenblick die Wolkendecke und ließ ein Bakenpaar an Land schwach erkennen, das Rönnholm einen sicheren Abgangspunkt für die weitere Fahrt gab. Um 19 Uhr war die gefährliche Durchfahrt von Stor Ljusen überwunden, und 40 Minuten später stand das Schiff an dem vereinbarten Punkt vor Vesterö, eine vorzügliche navigatorische Leistung von Kommandant und Lotsen. Das Erkennungssignal wurde sofort von Land aus erwidert, und nach wenigen Minuten kam ein Mann an Bord, der „Equity" in der Bucht von Storsandviken so nahe wie möglich an den Landungsplatz brachte. Um 19.45 Uhr fiel der Anker, zwei Stunden früher als nach dem Operationsbefehl bestimmt war. Sofort kamen leistungsfähige Boote von Land, die mit dem Löschen der Ladung begannen. Eile war geboten, denn es mußte erheblich mehr gelöscht werden als vorgesehen war; die zweite Landungsstelle war nämlich nicht klargeworden und die dafür bestimmte Ersatzstelle in der Bucht von Tolvmansgrund nicht leistungsfähig genug, um die Hälfte der Ladung aufzunehmen, wie vorgesehen. Um 2.30 Uhr am 1. November war die Arbeit beendet, „Equity" verließ Storsandviken, und der Lotse Rönnholm brachte sie wieder durch die Schären nach Svartören, wo er das Schiff verließ.

Ein Lotse für den zweiten Platz war nicht vorhanden; so mußte der Kommandant sich auf sich selbst verlassen. Bei Regen und diesigem Wetter lief er nach der schwedischen Seite hinüber, um aus Sicht der finnischen Küste zu kommen und sich bei Stora Fjäderägg ein genaues Abgangsbesteck für die erneute abendliche Ansteuerung der finnischen Schären zu holen. Aber ein unter der schwedischen Küste steuernder Dampfer machte diese Absicht zunichte; „Equity" wäre im Weiterlaufen dem Dampfer zu nahe gekommen und hätte die auffällige Kursänderung um 180° in Sicht von ihm vornehmen müssen. Es blieb dem Kommandanten nichts anderes übrig, als sofort — 11.15 Uhr — kehrtzumachen und die finnische Küste so anzusteuern, daß Mässkär-Bake und Tankar-Leuchtturm noch bei Helligkeit gepeilt werden

konnten. Um 15 Uhr kamen beide nacheinander in Sicht und gaben einen guten Abgangspunkt, von dem aus die Tolvmansgrund-Bucht unter dauerndem Gebrauch des Lotes nach Dunkelwerden angesteuert und erreicht wurde. Die Bucht war sehr schmal, das Verankern des Schiffes nur in ihrer Längsrichtung möglich. Da der südliche Wind fast quer zur Bucht stand, konnte es nur mit Heck- und Buganker auf Spring gelingen, unter der Voraussetzung, daß der Heckanker das Schiff gegen den Wind hielt. Die Finnen waren in größter Sorge, mit einem Schiff von derartiger Größe hatten sie nicht gerechnet, als sie diese Bucht als Landungsplatz bestimmten! Aber alles ging klar, der Heckanker hielt; mehrere größere Motorboote, Fischerboote und ein Prahm kamen sofort längsseits, und bereits um 22.45 Uhr war das Löschen beendet. Es war auch höchste Zeit, denn der Wind hatte bedenklich aufgefrischt, und die Gefahr war groß, daß der Heckanker durch den Grund gezogen oder seine Stahlleine brechen würde. Ein schwieriges Manöver stand noch bevor: das Schiff mußte zum Auslaufen in der engen Bucht bei völliger Dunkelheit um 180° gedreht werden. In einem wohlüberlegten, vorzüglich durchgeführten, seemännischen Manöver drehte der Kommandant sein Einschraubenschiff unter Rückwärtsgang auf der Stelle um den Heckanker mit dem Heck durch den Wind, schlippte die Heckankertrosse und lief unter den jubelnden Abschiedsrufen der Finnen glatt aus der Bucht aus.

Noch in der gleichen Nacht wurden die Westkvarken durchfahren und am 2. November die Åland-See angesteuert. Wieder hatte das Schiff Glück: dicker Nebel hüllte es ein, und mit höchster Fahrt hatte es die gefährlichen Gewässer um 3 Uhr morgens am 3. November ungesehen passiert. Als dänischer Dampfer „Adolf Andersen" fuhr es bei ungünstiger Sicht zwischen den Stockholmer Schären und den deutschen Minengebieten hindurch und beendete auf den üblichen Kursen über Färö und Libau, wo noch 25 t Kohle genommen werden mußten, die Heimreise; am 6. November lief „Equity" wieder in Danzig ein und machte an der Kaiserlichen Werft fest. Seemännisch-navigatorische Geschicklichkeit, zielbewußtes Handeln und Kriegsglück hatten der Unternehmung vollen Erfolg beschieden. Bei der persönlichen Rückmeldung des Kommandanten im Admiralstab der Marine wurde die Frage einer baldigen, erneuten Unternehmung zum gleichen Zweck erörtert und Vorbereitung dazu in Aussicht genommen. So erwünscht es war, die Unternehmung baldigst, und zwar aus völkerrechtlichen Gründen noch vor dem zu erwartenden Waffenstillstand mit Rußland, in Gang zu bringen, mußte doch einige Zeit bis dahin vergehen, da die Vereinbarungen mit Finnland auf umständlichem und zeitraubendem Wege über Schweden liefen. Diese schienen Ende November nicht zum Ziele zu führen; die Unternehmung wurde abgesagt und „Equity" gab auf der Werft in Danzig die eingebauten Einrichtungen befehlsgemäß ab.

Die zweite Fahrt der „Equity"

Kaum waren die Einrichtungen ausgebaut, als von der Seekriegsleitung Gegenbefehl eintraf: „Equity" war beschleunigt wieder für eine Unternehmung zu drei Landungsplätzen mit verdoppelter Ladung bereitzumachen; diese sollte am 2. oder 3. Dezember angetreten werden. Es gelang, die Arbeiten bis zum 30. November

abends zu beenden und dabei sogar den Laderaum III als Zusatzkohlenbunker mit Verbindungstür zum angrenzenden Kohlenbunker herzurichten. Bei der ersten Fahrt hatten die Kohlen knapp gereicht, diesmal war bei drei Landungsplätzen und schlechterer Jahreszeit mit längerer Dauer und beträchtlichem Kohlenverbrauch zu rechnen.

Am 30. November abends ging das Schiff nach Neufahrwasser, wo nachts die Bekohlung durch russische Kriegsgefangene stattfand; der nächste Tag und der Vormittag des 2. Dezember waren für die Übernahme der Ladung bestimmt, der Nachmittag des 2. Dezember für die Deviationsbestimmung, die unbedingt nötig war. Der Kommandant fuhr am 30. November abends nach Berlin, um im Admiralstab und Generalstab Anweisungen zu erhalten.

Die Unternehmung stand von vornherein unter keinem glücklichen Stern. Als erstes wurde dem Kommandanten eröffnet, daß der aus Finnland abgesandte Lotse Rönnholm nebst einem zweiten Lotsen noch nicht eingetroffen war und wahrscheinlich auch nicht mehr rechtzeitig ankommen würde. Das Schiff müsse daher selbständig den Ansteuerungspunkt für den ersten Landungsplatz, dicht vor der nördlich Björneborg gelegenen kleinen Insel Reveli bei Dunkelheit finden und am 5. Dezember erreichen; dabei seien die gleichen Vorsichtsmaßnahmen gegen Sichten von Land bei Tage innezuhalten wie bei der ersten Fahrt. Ob der Kommandant sich zutraue, diese außerordentlich schwere Aufgabe zu übernehmen? Nach Prüfung der Karte bejahte der Kommandant die Frage; die Wassertiefen westlich und nordwestlich von Reveli wiesen derart charakteristische Verhältnisse auf, daß eine Ansteuerung bei Nacht mittels Lotungslinien eben noch möglich erschien. Für Reveli waren Erkennungssignale vereinbart. Um das Schiff vom Ansteuerungspunkt, der gut 2 sm westlich der Insel lag, möglichst nahe zur Landungsstelle zu bringen, würde vor der Insel ein ortskundiger Mann an Bord kommen. Auf Reveli sollte ein Viertel der Ladung gelöscht werden, die Hälfte auf dem zweiten Platz, der Insel Edvainen bei Nystad in der südöstlichen Ecke der Botten-See, der Rest auf Vesterö. Die Lotsen für Edvainen, das ohne solchen nicht anzusteuern war, und für Vesterö würden in Reveli an Bord kommen, Erkennungssignale für diese beiden Orte seien noch nicht bestimmt, sie seien in Reveli zu erfragen. Als Begleitmannschaften würden diesmal 22 finnische Jäger mitgegeben werden, bei etwaigem Zusammentreffen mit dem Feind eine willkommene, kampfgeübte Verstärkung der Besatzung. Bezüglich Geheimhaltung, Tarnung usw. galten die gleichen Anweisungen wie bei der ersten Fahrt.

Als der Kommandant am 2. Dezember morgens wieder in Neufahrwasser ankam, war das Beladen des Schiffes in vollem Gang, und es war sicher, daß es bis zum Abend beendet sein würde. Diesmal waren es 310 Tonnen: 20 000 Russengewehre, 50 Maschinengewehre, 600 Mauserpistolen mit insgesamt über 6 Millionen Patronen, 2500 Handgranaten und schließlich Akkumulatoren für eine Funkstation zur unmittelbaren Verbindung zwischen Deutschland und Finnland. Die Deviationsbestimmung mußte auf den folgenden Tag verschoben werden. Das Schiff hätte aber ohnedies nicht auslaufen können, da der Operationsbefehl noch nicht eingetroffen war. Erst am nächsten Tag wurde er überbracht. Er bestimmte, daß „Equity" am 3. Dezember morgens um 6 Uhr auslaufen sollte, wozu es nunmehr zu spät war; Re-

veli konnte daher am 5. abends nicht mehr erreicht werden. Im übrigen wies er ausdrücklich darauf hin, daß die Russen Mitte November Streitkräfte auf angebliche deutsche Dampfer in den Schären der finnischen Küste angesetzt hätten, daß also mit Wachsamkeit der Russen an der ganzen finnischen Küste gerechnet werden müsse.

Nachmittags um 17 Uhr am 3. Dezember nach der Deviationsbestimmung lief „Equity" aus und kam sofort in üblen Nordweststurm mit Schneeböen, so daß die Breite von Libau mit zwei Stunden Verspätung am 4. nachmittags erreicht wurde. Durch Abschneiden einiger Ecken wurde diese eingeholt, und das wieder in den dänischen Dampfer „Adolf Andersen" verwandelte Schiff erreichte um Mitternacht Färö. Bei aufheiterndem Wetter wurden am 5. Dezember die Stockholmer Schären angesteuert und passiert, dann aber briste es stark auf, der Himmel bezog sich mit dicken Schneewolken, und beim Einsteuern in die Åland-See herrschte dichtes Schneetreiben, so daß sie auch diesmal ungesehen durchfahren wurde. An diesem Tage trat zwischen Deutschland und Rußland die dem Waffenstillstand vorausgehende zehntägige Waffenruhe in Kraft. Da „Equity" keine FT.-Einrichtung besaß, erfuhr der Kommandant nichts davon und blieb in seinen Entschlüssen unbeeinflußt und unbelastet. Der 6. Dezember sah das Schiff auf der schwedischen Seite nordwärts steuern bis zur Insel Bålsö, die etwa auf der Breite des ersten Landungsplatzes lag. Bei dunkler, aber klarer Nacht wurde hier mit gutem Abgangsbesteck der Kurs zur finnischen Küste hin genommen, zu der die Entfernung etwa 110 sm betrug. Um ganz sicher zu gehen, wollte sich der Kommandant so einrichten, daß er eben vor Einbruch der Dunkelheit den Kirchturm von Sideby und den Leuchtturm auf der Ytterground-Schäre, beide nördlich von Reveli gelegen, in Sicht bekam, um womöglich durch eine Peilung ergänzende Sicherheit zu der beabsichtigten Lotungsannäherung an Reveli zu erhalten. Aber bei bedecktem Himmel wurde es unsichtig, und nur für einen kurzen Augenblick kam der Leuchtturm in Sicht, ohne daß eine Peilung möglich war; immerhin ergab seine ungefähre Richtung in Verbindung mit den letzten Lotungen einen leidlichen Standort. Um ganz sicher zu geben, lief der Kommandant nochmals westwärts so weit ab, bis er auf Südkurs bestimmt die Stelle treffen mußte, wo der auffallende Wechsel von flachem auf tiefes Wasser ihm anzeigte, daß er jetzt auf OzS-Kurs zu drehen hatte, um den befohlenen Ansteuerungspunkt von Reveli genau zu erreichen. Es wurde dunkel. Planmäßig wurde mit langsamer Fahrt südwärts gesteuert, in gleichmäßigen Abständen von fünf Minuten fiel das Lot, gleichmäßig hielten sich die Wassertiefen zwischen 32 und 38 m. Um 16.35 Uhr, fast genau in dem berechneten Augenblick, lautete die Meldung: 40 m! Sogleich wurde auf OzS gedreht und unter dauerndem Weiterloten auf die Küste zu gelaufen. Zehn Minuten später, in etwa 5 sm Abstand von der Küste, wurde mit den vereinbarten Erkennungssignalen begonnen: alle fünf Minuten kurze weiße Blitze. Um 17.25 Uhr auf 20 m Wasser war noch keine Antwort erfolgt, mit langsamster Fahrt wurde weitergesteuert. Um 18 Uhr wurden nur noch 15 m Wasser gelotet, näher heran durfte keinesfalls gegangen werden, nach der Karte mußten 5- und 6-m-Stellen in der Nähe sein. Der Kommandant legte das Schiff auf Westkurs und hielt es auf der Stelle; mit dem Doppelglas war zeitweise ein schwarzer Streifen zu sehen, der Reveli sein mußte. Vergeblich wurde auf das Antwortsignal „weiß-rot-weiß" gewartet. Stand das

Schiff doch falsch oder war an Land etwas nicht in Ordnung? Jedenfalls war an diesem Abend, nachdem fast drei Stunden lang Erkennungsanrufe gegeben waren, teilweise mit der großen Sternlampe, Antwort nicht mehr zu erwarten. Um 19.30 Uhr entschloß sich daher der Kommandant, das fruchtlose Bemühen abzubrechen, sofort nach der schwedischen Seite hinüberzulaufen, um mit sicherem Abgangsbesteck von dort am nächsten Mittag eine Stunde früher in Sicht vom Yttergrund-Leuchtturm zu stehen und Reveli bei Dunkelheit erneut anzusteuern.

Am 7. Dezember 5 Uhr morgens war das Feuer von Bålsö in Sicht. Mit Hilfe des gewonnenen Schiffsortes konnte der soeben zurückgelegte Weg von der finnischen zur schwedischen Küste kontrolliert werden; demzufolge hatte „Equity" richtig vor Reveli gestanden. Die Hoffnung auf ein sicheres Besteck mit Hilfe des Yttergrund-Leuchtturms schlug fehl; mit der Annäherung an die finnische Küste wurde das Wetter immer unsichtiger. Schließlich lag das Schiff in dickem Nebel, der auch bis zum Abend nicht wich. Es blieb nichts anderes übrig, als auf Ostwestkurs zwischen 20 und 40 m Lotungen auf und ab zu stehen und dann Reveli wie am Vortage mit Lotungen anzusteuern. Um 17.45 Uhr stand „Equity" wieder auf dem Ansteuerungspunkt vor der Insel, immer noch in dichtem Nebel, und ankerte hier. Ununterbrochen wurde das Erkennungssignal gegeben, keine Antwort kam. Keinesfalls durfte die Helligkeit hier abgewartet werden; so wurde um 4 Uhr am 8. Dezember Anker gelichtet und nach See zu abgelaufen, bereits nach einer Stunde war das Schiff aus dem Nebel heraus, der nur über der Küste und dicht davor zu hängen schien. Die Überlegungen des Kommandanten führten ihn dahin, den Versuch mit Reveli am kommenden Abend noch einmal zu wiederholen; erfolgte wiederum keine Antwort, dann wollte er Reveli aufgeben und ungesäumt nach dem dritten Landungsplatz, Vesterö, aufbrechen, wo er mit nur einem Tag Verspätung eintreffen konnte. Den zweiten Landungsplatz im Süden bei Nystad ließ er außer Betracht, einmal um verlorene Zeit einzuholen, dann auch, weil ihm für Edvainen weder ein genauer Ansteuerungspunkt noch Erkennungssignale gegeben waren, und schließlich, weil die Vermutung nahelag, daß die Umstände, die das Zusammentreffen mit den Finnen bei Reveli verhinderten, sich auf die ganze südliche Botten-See, also auch auf das nur 60 sm südlich gelegene Edvainen auswirkten. Den Vormittag über wurde mit westlichem und dann nördlichem Kurs so abgelaufen, daß „Equity" hoffen konnte, 12.30 Uhr mittags in Sicht des Yttergrund-Leuchtturms zu stehen wie tags zuvor; aber wie am Vortage herrschte wieder dichter Nebel. Um 13.30 Uhr lichtete sich dieser plötzlich und zum ersten und einzigen Male lag die finnische Küste klar vor den Augen der „Equity"-Besatzung. Eine Kreuzpeilung bestätigte die Richtigkeit des Standortes, und mit südlichem Kurs, als solle Björneborg angesteuert werden, ging es erneut bei rasch eintretender Dunkelheit auf Reveli zu. Um 16 Uhr war der Ansteuerungspunkt erreicht, und während mit langsamer Fahrt auf die Insel zu gelaufen wurde, zuckten alle fünf Minuten die weißen Blitze zum Lande hinüber. Plötzlich leuchteten lange, helle, weiße Lichtblinke von dort her zu „Equity" herüber. Zwar waren es nicht die vereinbarten rot-weiß-roten, immerhin: Leute waren dort an Land, und bald mußte sich die Lage klären. Um 16.40 Uhr wurde geankert, der Austausch der Lichtzeichen ging weiter, aber kein Boot kam von Land. Als es auf 18 Uhr

ging, beschloß der Kommandant, die Verbindung mit dem Lande durch die mit zwei finnischen Jägern besetzte und mit Maschinengewehr, Handgranaten, Kompaß, Morselampe und Signaltafel ausgerüstete Motorjolle aufnehmen zu lassen. Aber widerwärtige Umstände verzögerten die Abfahrt: beim Aussetzen der ersten Jolle wurde infolge Schlingerns des Schiffes das Ruder der Jolle beschädigt, bei der daraufhin klargemachten zweiten Jolle versagte im Augenblick des Absetzens der Motor. Eben war die erste Jolle wieder fahrbereit, da leuchtete seewärts ein scharfes, weißes Licht mehrmals nacheinander auf! Sofort wurden die Lichtsignale eingestellt, die Jolle rasch wieder eingesetzt, die Kette kurzstag gehievt und klar zum Schlippen gemacht, Maschinengewehre besetzt und Nebeleinrichtung bereit gehalten. Auch an Land hörten die Lichtsignale sofort auf. War man in eine Falle gegangen, hatten die Lichtzeichen von Land „Equity" festgehalten und gleichzeitig einen Bewacher von See heranrufen sollen? Die nächsten Minuten mußten Klarheit bringen. Die Spannung an Bord war groß, aber von Sorge keine Spur, im Gegenteil. Das Schiff hatte tüchtige finnische Schützen hinter guten Maschinengewehren, hatte Wasserbomben, Handgranaten und Nebelvorrichtung, dazu 14 sm Geschwindigkeit, und die Dunkelheit kam ihm zustatten. War man auf alles gefaßt und handelte rasch und richtig, so würde alles klargehen. Aber wider Erwarten erfolgte nichts. Nach einer halben Stunde beschloß der Kommandant, die Initiative zu ergreifen. Vorsichtig nach Land zu mit abgeschirmter Klapplaterne abgegebene Erkennungssignale wurden nicht erwidert; ein Motorboot abzuschicken war somit unmöglich, denn es war auf Lichtsignale angewiesen, um die Richtung innezuhalten. Also blieb nichts anderes übrig, als die offene See zu gewinnen. Um 22.30 Uhr wurde Anker gelichtet und mit langsamer Fahrt auf Auslaufkurs gegangen. Etwa 20 Minuten später kam rechts voraus ein Licht in Sicht, während „Equity" ausbog, wurde ein abgeblendetes Fahrzeug mit schwach leuchtender Topplaterne erkennbar. Es lag gestoppt oder zu Anker. Geschickt wurde es umfahren, dann erst mit hoher Fahrt seewärts abgelaufen.

Nun mußte der Kommandant neue Entschlüsse fassen. Wenn er sofort den Marsch nach der nördlichen Botten-See antrat, konnte er noch am kommenden Abend den Ansteuerungsort nördlich Vesterö erreichen. Aber wie sollte er ohne Lotsen bei Dunkelheit die schwierige Durchfahrt zwischen Schären und Untiefen hindurch zum Ankerplatz finden, die bei der ersten Fahrt sogar dem kundigen Rönnholm Schwierigkeiten bereitet hatte? Eine Grundberührung, gar ein Festkommen durfte auf keinen Fall eintreten, konnte doch die ganze finnische Freiheitsbewegung durch die Folgen einer solchen gefährdet werden. Dennoch glaubte der Kommandant, den Versuch wagen zu können, wenn er seinem Schiff auf der Fahrt von der Stubben-Bake nach Svartören eine lotende Motorjolle vorausfahren ließ, die an diesem gefährlichen Punkt als Mark dienen sollte; Vorbedingung dazu war günstiges Wetter, denn die Motorjollen waren nicht sonderlich seetüchtig. Zwar lag in diesem Plan eine beträchtliche Unsicherheit, aber er blieb die einzige Möglichkeit, wenn nicht doch noch die Verbindung mit Reveli gelang. Und daran glaubte der Kommandant noch trotz der soeben überwundenen Gefahr und trotz aller Verdachtsmomente, die das Zusammentreffen mit dem abgeblendeten Schiff aufkommen ließ. So entschied er sich für ein nochmaliges, viertes Anlaufen von Reveli, aber mit der bestimmten Absicht, wenn

die Verbindung nicht gleich glückte, so frühzeitig abzulaufen, daß Vesterö noch am folgenden Abend, dem 10. Dezember, erreicht werden konnte.

Die Ansteuerung von Reveli am 9. Dezember erfolgte einwandfrei wie am Tage zuvor, und um 16 Uhr fiel der Anker, nachdem die Erkennungssignale genau wie tags zuvor von Land aus erwidert worden waren. Als das erwartete Boot aber wieder nicht kam, wurde eine gut bewaffnete Motorjolle unter Führung des Zugführers Asplund um 17.45 Uhr abgeschickt. Eine halbe Stunde später war sie zurück: trotz Schneetreibens hatte sie sich der Insel bis auf 50 m genähert, aber ein Landen war ohne genaue Ortskenntnis in Dunkelheit und Brandung und bei dem Gewirr von Steinblöcken und Eisschollen nicht möglich; beinahe wäre das Boot in der Brandung vollgeschlagen. Der Kommandant hatte sich vorgenommen, um 20 Uhr in See zu gehen, damit er Vesterö rechtzeitig erreichte. Dichtes Schneetreiben verhinderte zunächst das Auslaufen, und als es eine Stunde später wieder klar war, näherte sich mit einem Male von Land ein Licht, und ein Fischermotorboot mit drei finnischen Fischern legte an. Rasch klärte sich jetzt die Lage: wohl wußten die Fischer von der bevorstehenden Ankunft eines deutschen Dampfers, auch war ihnen bekannt, daß 40 Männer zum Entladen von Land kommen sollten, aber diese waren nicht eingetroffen; es war schon so viel Eis zwischen Festland und Schären, daß Boote nicht mehr durchkamen, aber das Eis war noch nicht fest genug, um Leute zu tragen. Die Erkennungssignale waren den Fischern nicht bekannt gewesen, sie hatten die von „Equity" abgegebenen aber richtig gedeutet; zur Erwiderung hatten sie sich erst entschlossen, nachdem sie ihr eigenes, bereits eingefrorenes Boot mit großer Mühe fahrbereit gemacht hatten, in der richtigen Annahme, daß das Schiff eher wiederkehren würde, wenn es keine Antwort erhielt, als wenn geantwortet würde, dann aber nichts erfolgte. Die Signale von See her am vorhergehenden Abend hatten sie auch sofort gesehen und daraufhin die ihrigen eingestellt. Die Frage, ob sie das Schiff näher an Land bringen könnten, verneinten sie: mit dem Tiefgang von $5^1/_2$ m läge es schon zwischen Untiefen und dürfe keinesfalls näher zur Insel verlegt werden.

Damit war die Hoffnung, die Unternehmung richtig und mit vollem Erfolg durchführen zu können, zunichte geworden. Vier Nächte waren nutzlos vertan; was mit dem Fischerboot in einer Nacht an Land gebracht werden konnte, fiel nicht ins Gewicht und bedeutete für die Pläne der Finnen einen Tropfen auf einen heißen Stein. Und Lotsen für die beiden anderen Plätze waren nicht vorhanden! So blieb Vesterö die einzige Möglichkeit, die Waffen vielleicht doch noch in den Besitz der Finnen zu bringen. Aber wieder war ein Tag verloren, da Vesterö bis zum folgenden Abend nun doch nicht mehr erreicht werden konnte. Also sollte die Nacht genutzt werden, um wenigstens einzelne, möglichst wertvolle Teile der Ladung in mehreren Fahrten an Land zu bringen. Der Weg zur Insel war aber so weit, die Landungsverhältnisse so ungünstig — an Stelle der berechneten zwei Stunden dauerte die Fahrt hin und her über vier Stunden —, daß nur zwei Fahrten unternommen werden konnten. Mit der ersten Fahrt wurde die Hälfte der Jäger mit Waffen, Munition und Handgranaten sowie die Akkumulatoren für die Funkstation an Land gebracht; das Beladen des Bootes machte bei der bewegten See beträchtliche Schwierigkeiten, ebenso

das Entladen an Land. Erst um 3 Uhr morgens kehrte das Boot von der ersten Fahrt zurück, um nun den Rest der Jäger, einige Maschinengewehre mit reichlich Munition, dazu Proviant auf drei Wochen und so viele Gewehre und Pistolen mit Munition überzunehmen, als das Boot tragen konnte. Einer der Jäger, der Zugführer Asplund, der aus einer Ortschaft nahe bei Vesterö stammte, wurde als Dolmetscher an Bord zurückbehalten. Um 3.30 Uhr am 10. Dezember setzte das Boot ab, und unmittelbar darauf lichtete „Equity" Anker zur Fahrt nach den Nordkvarken.

Auf der Fahrt wurde der Plan für die Ansteuerung von Vesterö nochmals genau überlegt; zwei Vorbedingungen mußten erfüllt sein, wenn sie überhaupt versucht werden sollte: Seegang und Eisverhältnisse mußten das Vorausfahren der lotenden Jolle gestatten. Hätte der Kommandant gewußt, daß die Stubben-Bake nicht mehr von der russischen Wache besetzt war und unbesorgt bei Tage angesteuert und passiert werden konnte — alles hätte sich anders und einfacher angelassen. Um Weg und damit Kohlen zu sparen — die vier Tage vor Reveli hatten einen beträchtlichen Kohlenverbrauch gekostet — wurde Holmö südlich passiert und Kurs durch die Ostkvarken genommen; um 10.45 Uhr am 11. Dezember hatte das Schiff Holmö hinter sich gelassen, zwei Stunden später mußte es sich der Stubben-Bake nähern. Der Wind hatte im Laufe des Vormittags von Nordwest auf Südwest gedreht und von Stärke 2 auf 3 bis 4 aufgefrischt, aber das Barometer stand unverändert hoch und die Luft war klar; entsprechender Seegang würde der Motorjolle bereits zu schaffen machen, aber noch bestand Hoffnung auf gutes Gelingen. Um Mittag jedoch wurde es unsichtig und der Wind nahm beträchtlich zu; als die Stubben-Bake im Dunst schwach in Sicht kam, wehte der Wind bei fallendem Barometer bereits mit Stärke 7, an ein Aussetzen der Jolle war nicht mehr zu denken! Um 13.30 Uhr mußte kehrtgemacht werden, um zur schwedischen Seite zurückzulaufen und dort unter Land in langsamem Auf- und Abdampfen Wetterbesserung abzuwarten. Gegen Mitternacht war der Höhepunkt des Sturmes erreicht, nun setzte dichtes Schneetreiben ein. Mitten in der Nacht, der Kommandant hatte sich gerade zu kurzer Ruhe hingelegt, wurde ihm eine Sprengpatrone gebracht, die ein Heizer soeben vor dem Auffeuern zwischen den Kohlen auf seiner Kohlenschaufel entdeckt hatte! Das Schiff war am Kohlenhof in Neufahrwasser von russischen Kriegsgefangenen bekohlt worden, der Verdacht eines Sabotageversuchs lag nahe. Dank der Aufmerksamkeit des Heizers war eine Katastrophe vermieden worden, die das spurlose Verschwinden des Schiffes mit Besatzung und Ladung hätte zur Folge haben können.

Als der Morgen des 12. Dezember graute, tobte der Sturm noch unvermindert weiter, das Schiff arbeitete schwer und war von oben bis unten vollkommen vereist. Im Laufe des Nachmittags ließ die Gewalt des Sturmes nach, aber für einen Vorstoß zur Stubben-Boje war es zu spät, zum Aussetzen der Motorjolle der Seegang auch noch zu hart. Jetzt aber wurde die Kohlenfrage brennend. Genaue Berechnung des Bunkerinhalts, der bereits seit mehreren Tagen laufend gepeilt wurde, ergab, daß der Inhalt den Bedarf zur Heimreise nur noch wenig überstieg, ein endgültiger Entschluß mußte daher gefaßt werden. Er ergab sich aus der Lage ohne weiteres; die dem Schiff gestellte Aufgabe stand an erster Stelle. Solange noch eine Wahrscheinlichkeit bestand, die Waffenladung ihrer Bestimmung zuzuführen, wollte

der Kommandant es darauf ankommen lassen, das Schiff nachher versenken zu müssen, weil es nicht mehr nach Hause zu bringen war. Lag diese Wahrscheinlichkeit noch vor? Wenn das Wetter auch am 13. zu schlecht blieb, so daß der Versuch frühestens am 14. gewagt werden konnte, würden die finnischen Männer dann — am siebenten Wartetag! — noch auf Vesterö sein? Bei der ersten „Equity"-Unternehmung waren die Leute für drei Tage ausgerüstet gewesen. Der Kommandant legte die Frage dem Zugführer Asplund vor, der Tag und Nacht bei ihm auf der Brücke ausgehalten hatte und ihm ein treuer Begleiter geworden war, den er als offen und zuverlässig kennengelernt hatte. Knapp und sachlich erwog dieser die Möglichkeiten, und so schwer es ihm gefallen sein mag, er verneinte die Frage: Vesterö sei eine im Winter unbewohnte Insel, und wenn sich dort, wie bei der ersten Fahrt der „Equity", vierzig Männer versammelt hätten, so glaubte er nicht, daß es ihnen möglich sei, sich dort sieben Tage und länger zu halten. Damit war die Grundlage für den Entschluß des Kommandanten gegeben: ließ die Wetterlage am kommenden Morgen den Versuch mit der Motorjolle aussichtsreich erscheinen, so sollte er unternommen werden, andernfalls mußte die Rückreise angetreten werden.

Am 13. Dezember morgens, als die Entscheidung getroffen werden mußte, hatte der Sturm nachgelassen, es wehte nur noch mit Südwest Stärke 5, aber es war klar, daß der Seegang unter der finnischen Küste ein Arbeiten mit der Jolle nicht erlauben würde; überdies fiel das Barometer immer weiter und erneut zogen schwere Schneewolken auf.

So mußte der Kommandant um 8 Uhr den schweren Entschluß fassen, die Unternehmung abzubrechen um den Rückmarsch ungesäumt anzutreten, damit die Åland-See am nächsten Morgen schon hinter ihm lag; denn einen weiteren Aufenthalt von einem Tag in der Botten-See gestattete der Kohlenbestand nicht mehr. In dichtem Schneetreiben ging es südwärts, dann bei aufklarendem Wetter direkt auf die Åland-See zu. Am 14. Dezember, 4 Uhr morgens, stand „Equity" vor der Åland-See, die sie dreimal mit großem Wetterglück bei Sturm, Regen und Schnee passiert hatte. Diesmal war die Nacht zwar dunkel, aber schön und sichtig. Kaum war das Grundkallen-Feuerschiff passiert, da näherte sich von der Backbordseite her ein abgeblendetes Fahrzeug mit schwachem weißen Licht im Topp. Ein Abdrehen war navigatorisch nicht möglich; es wurde auf höchste Fahrt gegangen; nur ein Maschinengewehr konnte besetzt werden, da nur noch der Jäger Asplund an Bord war. So mußte der Nebelapparat helfen. Wieder war das Wetter dem Schiff gewogen: nach wenigen Minuten war die Stellung so, daß dank günstigem Wind eine Nebelbank zwischen „Equity" und den Gegner gelegt werden konnte, hinter der er nicht wieder in Sicht kam; die Gefahr war vorüber. Nun blieb nur die Sorge, ob der Kohlenvorrat bis Libau reichen würde! Das Wetterglück blieb dem Schiff treu, als es am 15. Dezember — dem Tage des Inkrafttretens des deutsch-russischen Waffenstillstandes — 8 Uhr morgens im Libauer Vorhafen ankerte, hatte es gerade noch die letzte halbe Tonne Kohlen vor den Feuern liegen.

Wenn „Equity" auch nur ein teilweiser Erfolg beschieden war, so wurde doch von allen beteiligten Stellen unumwunden anerkannt, daß der Kommandant durchweg zielbewußt und richtig gehandelt und aus der überhastet angelegten Unternehmung

herausgeholt hatte, was irgend möglich war. Weder konnte er wissen, daß die Stubben-Bake nicht mehr militärisch besetzt war, noch vor allem, daß vor Edvainen über 8 Tage lang ein finnischer Dampfer auf ihn gewartet hatte! Der finnische Versager bei Reveli war in den Eisverhältnissen begründet. Immerhin waren hier die 21 finnischen Jäger an Land gesetzt worden, die dann kurz darauf über das Eis die Küste erreichten und berufen waren, wesentlichen Anteil an der finnischen Freiheitsbewegung zu nehmen. Trotz allem konnte der junge Kommandant mit Genugtuung auf das Ergebnis auch dieser zweiten Unternehmung zurückblicken.

Die Fahrt von „UC 57"

Zwischen der 1. und der 2. „Equity"-Unternehmung fand die erfolgreiche Fahrt von „UC 57", Kommandant Kapitänleutnant Wißmann, statt, von der das Boot nicht zurückkehrte. Nach der Eroberung der Baltischen Inseln war die U-Boots-Flottille Kurland, zu der das Boot gehörte, aufgelöst worden (siehe Seite 319), nur „UC 57" blieb in Libau, um für eine Unternehmung nach Finnland bereit zu sein. Am 11. November wurden 8 finnische Jäger mit vier Tonnen Sprengstoff, Waffen und einer Funkstation eingeschifft, die in den Schären der Südküste Finnlands bei Lovisa gelandet werden sollten, um eine wichtige Verbindungslinie zwischen Finnland und Rußland zu unterbrechen. Das Boot sollte den üblichen Weg in den Finnischen Meerbusen nehmen, d. h. die Vordere Stellung und die Zentralstellung untertauchen. Am 12. November verließ es Libau und landete am 17. November Jäger und Ladung am vereinbarten Treffpunkt. Unmittelbar danach ging es wieder in See und blieb seitdem verschollen. Die Jäger erzählten später, daß bei der Unterwasserfahrt bis zu 60 m Tiefe vielfach das Schrapen von Minenankertauen am Bootskörper zu hören war, daß das Boot auch einmal in ein Unterwassernetz geriet, aus dem nur die Geschicklichkeit und Kaltblütigkeit des Kommandanten es wieder zu lösen vermochte. So ist anzunehmen, daß das Boot mit seiner tapferen Besatzung auf der Rückfahrt russischen Minen oder Netzen zum Opfer gefallen ist. Das dankbare Finnland errichtete 1934 auf Hamnskär, wo das Boot damals landete, ein einfaches, eindrucksvolles Denkmal zum Andenken an die 27 deutschen Soldaten, die als erste die deutsch-finnische Waffenbrüderschaft mit dem Opfer ihres Lebens besiegelt haben.

Kapitel 14

Die Beteiligung der Marine an der Befreiung Finnlands. II.

Die Finnlandunternehmung

Auf die Gesuche der finnischen Regierung vom Anfang Februar hin entschloß sich die Deutsche Regierung, Finnland mit einer bewaffneten Intervention zu Hilfe zu kommen (siehe Seite 332). Vorbereitende politische Verhandlungen mit Schweden, das seinerseits eine militärische Unterstützungsaktion plante, die die Åland-Inseln zum Ziele hatte, wurden eingeleitet, Besprechungen zwischen Admiralstab der Marine und Generalstab unverzüglich aufgenommen. Die Lage an den Fronten und in der Nordsee verlangten tunlichste Beschränkung der einzusetzenden Kräfte des Heeres und der Marine. Der finnische Oberbefehlshaber, General Freiherr von Mannerheim, sammelte und organisierte seine Truppen im Raume von Nikolaistad (Wasa) an der nördlichen Botten-See, um von dort aus nach Süden vorzustoßen. Generalstab und Admiralstab faßten daher den Plan, das deutsche Expeditionskorps südlich davon in Mänthyluoto-Björneborg und Raumo zu landen, die zur Zeit noch in der Hand der Roten Garde waren, wobei vorausgesetzt wurde, daß die Eisverhältnisse es gestatten würden. Bei der großen Entfernung von der Heimat bis dorthin mußte eine Zwischenetappe geschaffen werden, die nur auf den Åland-Inseln möglich war. Das schwedische Einverständnis hierzu war zu erwarten, ebenso das zur Benutzung der schwedischen Hoheitsgewässer zur Durchfahrt.

Besonders zu berücksichtigen war bei allen Plänen und Maßnahmen das Verhältnis Deutschlands zu Rußland, dessen Truppen in beträchtlicher Stärke auf den Inseln und dem finnischen Festlande standen und offen und geheim die roten Truppen Finnlands begünstigten und unterstützten. In der Vorbereitungszeit liefen zunächst noch der Waffenstillstand und die Friedensverhandlungen, dann erfolgte der Abbruch der Verhandlungen durch Trotzki mit den auf Seite 332 geschilderten Folgen, danach, als das Finnlandunternehmen bereits im Anlaufen war, das Ultimatum der Mittelmächte an Rußland, und schließlich am 3. März, noch vor Beendigung des ersten Abschnittes der Unternehmung, der Friedensschluß zwischen den Mittelmächten und Rußland, durch dessen Bedingungen den Führern der Unternehmung die Hände in mancher Beziehung gebunden wurden.

Von der Marine war, ähnlich wie bei der Eroberung der Baltischen Inseln, deren Erfahrungen überhaupt weitgehend verwertet werden sollten, ein direkt der Seekriegsleitung unterstellter „Sonderverband" zu bilden, zu dessen Befehlshaber Konteradmiral Hugo Meurer bestimmt wurde, der als 2. Admiral des IV. Geschwaders die Eroberung der Baltischen Inseln mitgemacht hatte. Als Kern des Sonderverbandes waren 2 bis 3 Großkampfschiffe der 2. Division des I. Geschwaders in Aussicht genommen, denen die erforderlichen leichten Streitkräfte, Minensuchverbände, Sperrbrecher, Troßschiffe und Truppentransporter beizugeben waren (Gliederung Beilage 10, Seite 429).

Bildung des „Sonderverbandes Ostsee"

Am 20. Februar abends traf beim Kommando der Hochseestreitkräfte der telegraphische Befehl zur beschleunigten Bildung des Sonderverbandes unter Führung des Konteradmirals Meurer ein. Als Stab wurden ihm beigegeben:

1. Admiralstabsoffizier:	Kapitänleutnant Kiep vom K. d. H. (während der Eroberung der Baltischen Inseln Admiralstabsoffizier und Verbands-Navigationsoffizier des Sonderverbandes).
2. Admiralstabsoffizier:	Kapitänleutnant Bastian vom B. d. A. d. O.
3. Admiralstabsoffizier:	Kapitänleutnant Thssen vom Admiralstab der Marine
1. Flaggleutnant:	Oberleutnant z. S. Beyer
2. Flaggleutnant:	Oberleutnant z. S. Wehrmann
3. Flaggleutnant:	Leutnant z. S. Rieckhoff (vom 13. 3. ab. Dolmetscher)
Verbandsingenieur:	Marine-Chef-Ingenieur Schäfer
Verbandsarzt:	Marine-Generalarzt Dr. Fontane
Verbandssekretär:	Marine-Oberzahlmeister Kleemann
Verbandskriegsgerichtsräte:	Marine-Kriegsgerichtsrat Korsch und Dr. Frauen

Konteradmiral Meurer begab sich am nächsten Tage nach Berlin, wo er mit der ihm übertragenen Aufgabe vertraut gemacht wurde. Ursprünglich war beabsichtigt, die für die Besetzung von Åland bestimmten Truppen unmittelbar von Kiel dorthin zu überführen und gleichzeitig das schwere Massengut für die Besatzungstruppen mitzunehmen. Da jedoch die Lage in Finnland Beschleunigung der Unternehmung gebot, zudem das Verladen des Massenguts auf dem erst am 23. Februar in Bremerhaven in Dienst zu stellenden Dampfer „Gießen" geraume Zeit in Anspruch nehmen würde, hatte der Admiralstab der Obersten Heeresleitung vorgeschlagen, zur beschleunigten Besetzung der Åland-Inseln zunächst nur ein Bataillon ohne schwere Bagage auf 2 Linienschiffen nach Åland zu überführen. Die O. H. L. stimmte zu und ordnete an, daß das großherzoglich Mecklenburgische Jäger-Bataillon Nr. 14, Kommandeur Major Freiherr Schenck zu Schweinsberg, am 23. Februar in Kiel zur Einschiffung bereit sein sollte.

Das geplante Unternehmen gliederte sich in drei Operationsabschnitte:

1. Die Schaffung eines Stützpunktes auf den Åland-Inseln.
2. Die Überführung der Heerestruppen nach Finnland.
3. Die Beteiligung des Sonderverbandes und der Heerestruppen an den Operationen in Finnland.

Entsprechend den verschiedenen Phasen der Unternehmung war der Sonderverband in 3 Staffeln zu gliedern:

1. Staffel. Aus dem Bereich des K. d. H. die Linienschiffe „Westfalen" (als Flaggschiff des Sonderverbandes) und „Rheinland", die III. Sperrbrechergruppe und die 9. Minensuch-Halbflottille. Von der Ostseestation die Verkehrsdampfer

„Vorwärts" und „Grüß Gott" und für den Stützpunkt der Pumpendampfer „Norder", der Tonnenleger „Wiek" und ein Eisbrecher.

2. Staffel. Aus dem Bereich der Ostseestation: Minenschiff „Nautilus", 4 Torpedoboote der IV. Torpedobootsflottille als Depeschenboote, einige Kohlendampfer. Vom K. d. H. das Hilfslazarettschiff „Viola". Der Transportdampfer „Gießen" war von der Seetransportabteilung bereitzustellen.

3. Staffel. Eine Transportflotte aus einer noch festzulegenden Anzahl von Dampfern unter Führung des Kapitäns zur See Irmer.

Die etwaige Zuteilung weiterer Streitkräfte auf Antrag des Chefs des Sonderverbandes blieb vorbehalten. Als Aufmarschhafen für die 1. und 2. Staffel wurde Kiel bestimmt.

Erschwerend für die Unternehmung war neben den in dieser Jahreszeit recht ungünstigen Wind- und Sichtigkeitsverhältnissen die zu erwartenden, überaus schwierigen Eisverhältnisse, zu deren Überwindung nur unzulängliche deutsche Eisbrecherhilfe mobil gemacht werden konnte; man hoffte, daß der starke finnische Eisbrecher „Sampo" verfügbar werden würde. Auch die Minengefahr im Operationsgebiet war nicht zu unterschätzen, zumal die Verwendung der Minensuchfahrzeuge wegen der Eisverhältnisse wahrscheinlich häufig unmöglich war; so blieb als Minenschutz nur die Sperrbrechergruppe, die infolge ihres geringen Tiefgangs von 5½ m den Linienschiffen nur bedingten Schutz bot.

1. und 2. Staffel sollten von Kiel auf dem kürzesten Wege nach Åland marschieren und dabei die schwedischen Hoheitsgewässer benutzen. Schweden hatte inzwischen Seestreitkräfte nach den Åland-Inseln geschickt und Truppen gelandet (siehe Seite 333), doch wurden Komplikationen von dieser Maßnahme nicht erwartet.

Konteradmiral Meurer erhielten den Befehl, den Vormarsch so bald als möglich anzutreten. Am 23. Februar mittags traf er in Kiel ein und schiffte sich auf „Westfalen" ein, die kurz zuvor zusammen mit „Rheinland" durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal gekommen war. Unverzüglich wurden die Befehle für den Vormarsch erlassen. Bereits am Abend wurde die 9. Minensuch-Halbflottille ihrer geringen Marschgeschwindigkeit wegen nach Saßnitz vorausgeschickt.

In den Morgenstunden des 23. Februar war das 14. Jägerbataillon in Stärke von 4 Kompanien, 2 Maschinengewehr-Kompanien und einer angegliederten Radfahrerkompanie des 4. Jägerbataillons (insgesamt 29 Offiziere, 9 Offiziersstellvertreter und 991 Mann) in Kiel angekommen und zu gleichen Teilen auf den beiden Linienschiffen eingeschifft worden. Nachmittags trat noch ein zur Unterstützung der Landung bestimmtes Pionierkommando von 1 Offizier, 5 Unteroffizieren und 40 Mann hinzu und wurde auf „Westfalen" untergebracht.

Am gleichen und in den nächsten Tagen liefen die III. Sperrbrechergruppe, „Nautilus", das Hilfslazarett „Viola", 3 Kohlendampfer und als letzter der Transportdampfer „Gießen" ein, der in Hamburg beladen worden war. Alle Schiffe und Fahrzeuge erhielten Befehl, beschleunigt Kohlen aufzufüllen und Proviant für 4 Wochen an Bord zu nehmen. Auf den Sperrbrechern wurden 2 Seeflugzeuge und 1 Landflugzeug eingesetzt und mit Betriebsstoff für 4 Wochen versehen.

Statt des Eisbrechers „3 Hamburg", der nicht rechtzeitig bereit geworden war und erst mit der 2. Staffel folgen konnte, wurde dem Sonderverband der Eisbrecher „Hindenburg" aus Stettin zugeteilt; er erhielt Befehl, am 24. morgens in Swinemünde auslaufbereit zu sein.

Die 4 als Depeschenboote bestimmten Torpedoboote der IV. Torpedobootsflottille lagen in Warnemünde; sie sollten sich von dort aus der 2. Staffel anschließen.

Bereits am Sonnabend, dem 23. Februar abends war die 1. Staffel klar zum Auslaufen. Dem Marschbefehl des Chefs des Sonderverbandes zufolge sollte um 22 Uhr die Sperrbrechergruppe mit dem Tonnenleger und dem Pumpendampfer in See gehen, am 24. Februar morgens um 6 Uhr die 9. Minensuch-Halbflottille aus Saßnitz auslaufen, und eine Stunde später wollte er mit den beiden Linienschiffen und den Verkehrsdampfern „Vorwärts" und „Grüß Gott" von Kiel aus folgen; Vereinigung aller beteiligten Streitkräfte am 25. Februar 14 Uhr auf dem Treffpunkt Kappelludden (auf Öland) in West 9,5 sm ab. Bis hierher war ohne Minensicherung zu fahren; danach Marsch mit Minensicherung in der tiefen Rinne westlich Gotland und Gotska Sandö, um dann nördlich dieser Insel das Seegebiet zwischen den beiden großen deutschen Sperrzonen in der nördlichen Ostsee anzusteuern und zwischen diesen hindurch mit Nordkurs nach Svenska Högarne weiterzulaufen, wo am 26. abends geankert werden sollte. Am 27. Februar morgens nach Hellwerden war der Weitermarsch östlich des russischen Sperrgebiets nach Eckerö und Mariehamn beabsichtigt. Der Chef des Sonderverbandes war sich klar darüber, daß die Ansteuerung von Åland unter den gegebenen Wetter-, Eis- und Minenverhältnissen schwierig und gefährlich war; da aber einem inzwischen eingegangenen Telegramm des Admiralstabs zufolge die schwedischen Hoheitsgewässer zur Durchfahrt n i c h t benutzt werden durften, blieb kein anderer Weg übrig als der östlich der russischen Sperren. Lotsen für die Åland-See waren nicht vorhanden, aber der Admiralstab hatte den Steuermann d. R. Laudon geschickt, der mehrfach U-Boote und Prisen durch die Åland-See geleitet hatte und als guter Kenner dieser Gewässer galt. Aus einer russischen Geheimkarte war zu ersehen, daß dicht am Hvitkubb vorbei, einem Felsen von nur 2 m Höhe und 8 qm Oberfläche, ein tiefes Fahrwasser führte, das zur Ansteuerung von Eckerö und Åland geeignet war; auch Laudon hatte es in günstiger Jahreszeit bereits passiert, allerdings südlich des auf der Geheimkarte angegebenen Kurses, da er direkt auf diesem mit einem U-Boot Grundberührung gehabt hatte. Die ihm gestellte Frage, ob er sich zutraue, den Hvitkubb sicher zu finden, bejahte er, da Objekte und Bezeichnungen auf den Schären genügende navigatorische Anhaltspunkte böten. So wurde entschieden, die Einsteuerung in die Åland-See hier zu bewerkstelligen, da sonst nichts übriggeblieben wäre, als das Unternehmen für undurchführbar zu erklären, nachdem die zugesagte Benutzung der schwedischen Hoheitsgewässer zurückgezogen worden war.

Noch am Spätnachmittag des 23. Februar trat die erste Verzögerung ein: ein Telegramm des Admiralstabs ordnete an, daß erst auf Befehl der Seekriegsleitung ausgelaufen werden solle. Trotzdem ließ Admiral Meurer die langsame Sperrbrechergruppe, den Tonnenleger und den Pumpendampfer um 22 Uhr nach Saßnitz auslaufen, um sie möglichst weit nach Osten vorzuschieben. Ein telegraphischer Befehl des

Admiralstabs vom 24. Februar nachmittags wies den Chef des Sonderverbandes an, die 1. Staffel zunächst in Danzig bzw. der Putziger Wiek zu versammeln und dort weitere Befehle abzuwarten. Die Verhandlungen mit Schweden über die Einrichtung des deutschen Stützpunktes auf Åland hätten noch nicht zum Ziele geführt, doch sei günstige Lösung bald zu erwarten.

Entsprechende Anweisungen ergingen an die in See befindlichen Teile der 1. Staffel, und die Linienschiffe liefen in Begleitung der beiden Verkehrsdampfer um Mitternacht am 24./25. Februar aus. Unterwegs trat erhebliche Wetterverschlechterung ein, welche die Kohlenübernahme in der Putziger Wiek in Frage stellte. Die 1. Staffel lief daher in Neufahrwasser und Danzig ein, wo die Linienschiffe am 26. Februar um 10 Uhr festmachten; alle Schiffe und Fahrzeuge ergänzten sofort Kohlen und nahmen Material zur Einrichtung des Stützpunktes über.

Bereits am Nachmittag unterrichtete ein Telegramm des Admiralstabs den Chef des Sonderverbandes, die schwedische Regierung habe sich mit unserer Absicht, die Åland-Inseln als Stützpunkt zu benutzen, nunmehr abgefunden, der Weitermarsch sei daher anzutreten, sobald die Schiffe klar seien. Die Wahl des Ankerplatzes und Stützpunktes werde dem Chef des Sonderverbandes nach Maßgabe der an Ort und Stelle angetroffenen Verhältnisse anheimgestellt.

Die Absicht, am 27. Februar mittags den Vormarsch anzutreten, wurde vereitelt, Nixhöft meldete vormittags Wind West, Stärke 12, grobe See, und auf der Weichsel herrschte solcher Sturm, daß die Schiffe nicht vom Bollwerk abholen konnten. Der unvorhergesehene Aufenthalt hatte insofern sein Gutes, als noch allerlei Material für Vermessungs- und Befeuerungszwecke übergenommen werden konnte und das Pionierkommando Gelegenheit bekam, zugeschnittene Hölzer, Bohlen, Schlitten, Öfen für Schützengräben und Ortsunterkunft und sonstiges Gerät zu beschaffen.

Vormarsch der 1. Staffel zum 1. Operationsabschnitt

Während der Nacht flaute es ab und die Wetteraussichten wurden günstig. Am frühen Morgen des 28. Februar liefen als erste die Sperrbrecher nach der Putziger Wiek, die übrigen Schiffe folgten und um 14.30 Uhr ging die 1. Staffel bei schönem, klaren Sonnenwetter von der Putziger Wiek aus in See. Die 9. Minensuchhalbflottille bildete die 1. Gruppe, ihr folgten in der 2. Gruppe die Sperrbrecher, der Eisbrecher „Hindenburg" und der Pumpendampfer „Norder" (der Tonnenleger „Wiek" mußte wegen ungenügender Seefähigkeit in Danzig gegen den Tonnenleger „Kiel" ausgetauscht werden, dieser sollte sobald als möglich nach Åland folgen). Als 3. Gruppe fuhren die Linienschiffe mit den beiden Verkehrsdampfern.

Im Laufe des Nachmittags brachte „T 63" die beiden finnischen Lotsen Eklund und Rönngren längsseit, die über Schweden nach Saßnitz gekommen waren. Der für die Transportflotte vorgesehene dritte Lotse, Hohental, sollte zunächst der 2. Staffel zugeführt werden. Sie machten einen vorzüglichen Eindruck, doch stellte sich heraus, daß sie keine besondere Erfahrung in der Ålandfahrt hatten, ihr Gebiet waren die

Häfen und Schären der Botten-See; dessenungeachtet wurden ihre Kenntnisse der Eisverhältnisse dem Sonderverband von wesentlichem Nutzen.

Der Abend brachte einige wichtige Funksprüche, so die Meldung von „Nautilus", daß die 2. Staffel am 1. März mittags klar sein und aus Kiel auslaufen würde, um befehlsgemäß auf direktem Wege über Ölands Södra und Norra Udde der 1. Staffel zu folgen; ferner die Mitteilung des Admiralstabs, daß der starke finnische Eisbrecher „Sampo" nach seiner Rückkehr aus Nordfinnland dem Sonderverband zur Verfügung stehe. Nach Angabe der Lotsen war „Sampo" am 25. Februar nach Nikolaistad (Wasa) geschickt worden; der Admiralstab wurde gebeten, ihn anweisen zu lassen, sofort durch die Passage Hellman-Signildskär nach der Südspitze von Eckerö zu gehen und dort weitere Befehle abzuwarten.

Die Fahrt gab dem Chef des Sonderverbandes Gelegenheit, die in der Åland-See zu erwartenden Eisverhältnisse, von denen die Wahl des Landungsplatzes und des endgültigen Stützpunktes im wesentlichen abhängig sein würde, eingehend mit den Lotsen zu besprechen. Nach ihren Erfahrungen war ungefähr mit folgender Sachlage zu rechnen: die Schärengewässer und Buchten der Åland-Inseln sind bestimmt fest zugefroren, Mariehamn und Lemland kommen als Landungsplätze nicht in Betracht. Der beste Liegeplatz ist die Westseite von Eckerö, da dies die einzige Stelle ist, die Schutz gegen Treibeis bietet. Ist dieser Platz am ersten Tage nicht zu erreichen, so kann auch vor der Südwestecke von Eckerö geankert werden. Sobald aber der Wind nach Westen umschlägt und das Eis nach Osten schiebt, wird das Liegen hier unmöglich. Da dies sehr schnell eintreten kann, muß sofort jede Gelegenheit bei Tag und Nacht benutzt werden, um den Proviant und die Ausrüstung des Jägerbataillons so schnell wie möglich an Land zu schaffen. Daraufhin wurde beschlossen, wenn irgend möglich, sofort bis zur Westseite von Eckerö vorzudringen.

Ferner wurden mit dem Kommandeur des Jägerbataillons die Gesichtspunkte für die Landung und die ihm zufallenden Aufgaben besprochen. In erster Linie waren Truppen, Munition und Proviant beschleunigt auszuschiffen, um die Truppe unabhängig von den Schiffen und zu selbständigem Vorgehen geeignet zu machen. Erstes Operationsziel war die Besetzung der drei Hauptinseln Eckerö, Åland und Lemland, danach nach Maßgabe der vorgefundenen Verhältnisse Vorgehen gegen Lumparland und die Inseln am Föglö-Fjord. Nach Angabe des Marineattachés in Stockholm hatten die Russen während der deutschen Unternehmung gegen Ösel die Gewässer des Föglö-Fjords mit Minen verseucht; dies mußte berücksichtigt werden, falls Unterstützung durch Schiffe notwendig werden sollte.

Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 8 sm — der Höchstgeschwindigkeit der Minensuch-Halbflottille — ging der Vormarsch planmäßig vor sich. Signalverbindung und Zusammenhalt waren in dem zusammengewürfelten Verband zunächst schwierig, besserten sich aber im Laufe des Marsches sichtlich. Steigendes Barometer und nördliche Winde ließen beträchtliche Zunahme der Kälte erwarten; während des 1. März hielten sich die Temperaturen bei klarem sichtigen Wetter um den Gefrierpunkt.

Am 2. März 8 Uhr wurde nördlich von Gotska Sandö Nordkurs zur Ansteuerung von Svenska Högarne aufgenommen, der Wind blies aus Nordost mit Stärke 4

das Thermometer stand 2,5° unter dem Gefrierpunkt. Gegen Mittag wurden die beiden Seeflugzeuge ausgesetzt, um die Åland-See auf die Eisverhältnisse hin zu erkunden. Nur das eine kam zum Aufstieg, da beim anderen der Motor versagte. Bald nahmen die zunächst noch lose und vereinzelt auftretenden Eisfelder an Ausdehnung und Zusammenhang zu, in 5 bis 15 cm Dicke lagerte sich das Eis von den schwedischen Schären seewärts. Die Geräte der Minensuch-Halbflottille schlippten mehrfach aus und mußten schließlich um 15 Uhr aufgenommen werden, so daß der Verband nur noch hinter den Sperrbrechern ohne Gerät fuhr.

Gegen 16 Uhr kehrte das Flugzeug zurück, seine Meldung über die Eisverhältnisse war nicht ungünstig: das Schärenfahrwasser durchweg vereist, an der Westseite von Eckerö festes Eis nach See zu, die Insel auch im Süden umschließend; nur nordwestlich Lågskär stärkere Eisfelder. Der östliche Teil der Åland-See konnte daher zur Zeit als eisfrei angenommen werden. An den getroffenen Dispositionen brauchte vorläufig nichts geändert zu werden.

Von 16 Uhr ab wurden größere Treibeisfelder passiert, in denen die Sperrbrecher noch gut, die Fischdampfer der Minensuchflottille dagegen nur noch mühsam vorwärts kamen. Um 16.50 Uhr ankerte der Verband 9 sm östlich von Svenska Högarne. „T 63", das durch Eispressung bereits gefährdet war, wurde nach Kohlenübernahme durch einen Sperrbrecher an die Südgrenze des Eisgebietes geleitet und nach Libau entlassen. Rings um den Ankerplatz, soweit das Auge reichte, erstreckten sich ausgedehnte Eisfelder bis zu 20 cm stark, nur hier und dort von kleinen Stellen offenen Wassers unterbrochen. Bald nach dem Ankern wurde Steuermann Laudon mit dem Eisbrecher „Hindenburg" 10 sm ostwärts entsandt, um die Eisverhältnisse auf der morgigen Marschstraße zu erkunden. Gegen 22 Uhr kam er mit der Meldung zurück, die Verhältnisse ostwärts schienen günstiger zu sein als auf dem Ankerplatz.

Im Hinblick auf die zu erwartende schwierige Eislage ordnete der Chef des Sonderverbandes folgende Marschordnung für den folgenden Morgen an: die Sperrbrecher (an Bord des Führerschiffs „Steigerwald" Steuermann Laudon), der Eisbrecher „Hindenburg", „Westfalen", „Rheinland", 9. Minensuch-Halbflottille, „Norder", „Vorwärts", „Grüß Gott". Der Weg sollte westlich von Hvitkubb genommen und danach die Südwestecke von Eckerö angesteuert werden. Der Wind hatte stark abgeflaut und zeigte Neigung, nach Süden zu drehen, es herrschte empfindliche Kälte.

Bei Mondschein und starkem Treibeis lichtete der Verband am 3. März um 4 Uhr Anker, was glatt vonstatten ging; dagegen dauerte es fast eine Stunde, bis der ungeübte Verband in der befohlenen Reihenfolge in Marsch kam. Die Dicke des Eises nahm rasch zu, so daß die Sperrbrecher bald steckenblieben und auch der Eisbrecher „Hindenburg" kaum mehr von der Stelle kam. Der Chef des Sonderverbandes mußte sich entschließen, ohne Rücksicht auf die Minengefahr mit den Linienschiffen die Spitze zu nehmen. Bis zum Erreichen des großen deutschen Minengebiets bei Bogskär erschien dies unbedenklich, da sich der Verband bis dahin in einem im Sommer von Handelsschiffen viel befahrenen Gebiet befand. Selbst den Linienschiffen machte die Überwindung des Eises trotz hoher Fahrt erhebliche Schwierigkeiten. Nur mit Mühe gelang es ihnen durchzukommen. Die kleinen Fahrzeuge kamen selbst in der aufgebrochenen Fahrrinne, in der Eisschollen bis zu ½ m Dicke schwammen,

kaum noch mit. Die von den finnischen Lotsen betonte Ansicht, daß kleinere Fahrzeuge, wie Minensucher, in vereisten Gewässern völlig ungeeignet seien, erwies sich als zutreffend. Mit einer Minensuchtätigkeit der 9. Halbflottille war für den weiteren Verlauf der Unternehmung nicht mehr zu rechnen, die Boote selber waren aufs äußerste gefährdet und bildeten nur noch ein Hindernis. Den einzigen, aber höchst unvollkommenen Schutz gegen Minengefahr boten die Sperrbrecher. Konnten auch sie nicht mehr an der Spitze fahren — und damit war, wie sich bereits gezeigt hatte, auch fürderhin zu rechnen —, so fiel für die Linienschiffe jede Sicherheit gegen Minen und navigatorisch gegen Untiefen fort. Der Chef des Sonderverbandes stand vor der Frage, ob dann der weitere Vormarsch der Linienschiffe unter vollem Verzicht auf diese Sicherheit, also auf das Risiko vollen Einsatzes hin, zu verantworten war. In Anbetracht der Sachlage mußte er sie verneinen; denn eintretende Zwischenfälle wie Minentreffer oder Grundberührung konnten, zumal im Hinblick auf die eingeschiffte Truppe, die ernstesten Folgen nach sich ziehen, ohne den Verband und die Truppe dem militärischen Ziel der Unternehmung irgendwie näher zu bringen. Nach Ansicht der Lotsen war zu erwarten, daß sich die Eisverhältnisse, namentlich an der schwierigsten Stelle, bei Hvitkubb, an diesem Tage immer ungünstiger gestalten würden; es war kaum anzunehmen, daß die Sperrbrecher wieder vorgezogen werden konnten.

Um 5.30 Uhr kam Bogskär in 16 sm Abstand in Sicht, nur mühsam bahnte sich der Verband den Weg nach dem Osten. Gegen 7.30 Uhr war es soweit, daß nunmehr Kurs nach Norden auf Hvitkubb aufgenommen werden mußte. Soweit die Sichtweite aus dem Krähennest reichte, erstreckte sich nach Norden eine dicke Eisdecke. Nur im Osten war freies Wasser, aber dort lagen die deutschen Minensperren! An ein Durchkommen der Sperrbrecher bei Hvitkubb war nicht zu denken. Zudem verschlimmerte sich die Lage der kleinen Fahrzeuge zusehends, sie mußten unbedingt baldigst aus der Eisregion nach Süden gesandt werden, denn bei ruhiger, klarer und kalter Witterung, wie sie zur Zeit herrschte, konnten wenige Stunden genügen, um eine soeben gebrochene Fahrrinne wieder unpassierbar zu machen. Alle Umstände sprachen dafür, den Vormarsch für diesen Tag aufzugeben und den Verband südwärts aus dem Eisgebiet herauszuführen.

Um 7.30 Uhr gab der Chef des Sonderverbandes schweren Herzens den Befehl zum Rückmarsch. Mittags, halbwegs zwischen Svenska Högarne und Gotska Sandö, war die See noch von einer geschlossenen, aber leichten Eisschicht bedeckt, um 16 Uhr war eisfreies Gebiet erreicht. Der Versuch, die Flugzeuge noch einmal zur Erkundung der Eislage aufsteigen zu lassen, mißlang, da die Schwimmer beider Flugzeuge beim Start leck wurden.

Erneuter Vormarsch nach Åland

Die Erfahrungen des Morgens zeitigten den Entschluß, einen erneuten Versuch, die Eisfelder zu durchbrechen, nur unter Mitnahme der stärksten Fahrzeuge und unter Beschränkung auf die geringstmögliche Anzahl zu unternehmen. Bei dem näch-

sten Vormarsch sollten daher nur die beiden Linienschiffe, die Sperrbrecher, zwei Eisbrecher, der stärkste Kohlendampfer und der Dampfer „Gießen" mitgenommen werden; letzterer war schneller bereit geworden, als anfänglich zu erwarten war.

„Gießen", ein Kohlendampfer und der zweite Eisbrecher mußten dazu aus der 2. Staffel herangezogen werden. Diese, bestehend aus „Nautilus", dem Dampfer „Gießen" mit der ganzen Bagage des Jäger-Bataillons und Proviant für drei Monate an Bord, den drei Kohlendampfern „Adeline Hugo Stinnes", „Westquarter" und „Edwin Hunter" sowie dem Eisbrecher „3 Hamburg" war am 1. März mittags aus Kiel ausgelaufen, hatte in der folgenden Nacht die vier Torpedoboote „T 139", „T 143", „T 155" und „T 160" aufgenommen und stand am 3. März morgens bei Utlängan, südlich Karlskrona. Der Führer der 2. Staffel, der Kommandant des „Nautilus", Korvettenkapitän Franz Pfeiffer, wurde durch FT. angewiesen, sofort „Gießen", den Kohlendampfer mit der stärksten Maschine und den Eisbrecher der von Norden kommenden 1. Staffel entgegenzuschicken. „Nautilus" selbst sollte sich mit dem Rest der 2. Staffel und den aus dem Verband der 1. Staffel zu entlassenden leichten Fahrzeugen bis auf weiteres westlich Gotland unter Schutz dieser Insel außerhalb der schwedischen Hoheitsgewässer aufhalten; die Kohlenbestände aller Fahrzeuge waren dauernd aus den Kohlendampfern aufgefüllt zu halten; es war ihm anheimgestellt, zu ankern.

Die leichten Streitkräfte der 1. Staffel wurden am 3. März abends zur 2. Staffel entlassen, nachdem die Verkehrsdampfer das auf ihnen befindliche Vermessungspersonal und Pioniergerät an die Linienschiffe abgegeben hatten. Gleichzeitig mit den Anordnungen an die unterstellten Streitkräfte wurde durch FT. die Bitte an den Admiralstab gerichtet, den finnischen Eisbrecher „Sampo" beschleunigt nach Gotska Sandö schicken zu lassen, wo er von zwei Torpedobooten aufgenommen werden sollte.

Das Gros setzte den Marsch südwärts bei gutem sichtigen Wetter und leichtem Wind mit langsamer Fahrt fort, nahm am 4. März um 2.30 Uhr morgens auf der Breite von Fårö „Gießen", „Adeline Hugo Stinnes", „3 Hamburg" und die Torpedoboote „T 155" und „T 160" auf und trat dann den Vormarsch nordwärts in der Reihenfolge erster Sperrbrecher, zwei Eisbrecher, zweiter Sperrbrecher, „Westfalen", „Rheinland", „Gießen", „Adeline Hugo Stinnes', dritter Sperrbrecher erneut an. Die Torpedoboote wurden bei Gotska Sandö gelassen, um „Sampo" aufzunehmen. Während das Gros nördlich Gotska Sandö auf und ab stand, lief am Nachmittag ein Funkspruch des Admiralstabs ein, wonach laut Mitteilung des schwedischen Marineministers die schwedischen Kriegsschiffe „Sverige", „Oskar II." und „Thor" westlich Eckerö-Leuchtturm zu Anker lägen. Weiter wurde die Dislokation der schwedischen Truppen (rund 700 Mann) auf Eckerö und der Hauptinsel Åland übermittelt. Das Telegramm schloß mit dem Satz: „Marineminister bittet, Brücke nach Lemland über Lemströmkanal nicht zu überschreiten." Wollte, wie aus dem Schlußsatz und der Truppendislokation geschlossen werden mußte, Schweden Eckerö und Åland ganz für sich beanspruchen, so daß dem Sonderverband nur Lemland und die östlichen Inseln verblieben, dann war die Durchführung der gestellten Aufgabe ernstlich gefährdet, ja geradezu unmöglich gemacht. Denn die Minen- und vor allem die Eisverhältnisse ge-

statteten die Landung nur bei Eckerö. Ein entsprechender Funkspruch an den Admiralstab wurde abgegeben, in dem der Chef des Sonderverbandes zum Schluß meldet, er werde versuchen, eine geeignete Vereinbarung mit den Schweden zu treffen. Die FT.-Antwort des Admiralstabes am folgenden Vormittag klärte die Lage dahin, daß das Telegramm „nur zur Information des Chefs des Sonderverbandes übermittelt war" und daß dieser volle Handlungsfreiheit in der Wahl der Ankerplätze und Stützpunkte behalte. Der Vorfall zeigt die Notwendigkeit größter Sorgfalt bei der Nachrichtenübermittlung, damit jeder Zweifel ausgeschlossen ist.

Mit gutem Abgangsbesteck von Gotska Sandö steuerte das Gros am Spätnachmittage nach Svenska Högarne, das am nächsten Morgen noch vor Hellwerden erreicht werden sollte, um möglichst frühzeitig bei der Hvitkubb-Passage zu stehen. Bald setzte unsichtiges Wetter ein und nachts herrschte dichter Nebel, so daß sich die Fahrzeuge aus Sicht verloren; aber der Marsch mußte fortgesetzt werden, da die großen Wassertiefen ein Ankern ausschlossen.

Am 5. März 4 Uhr war die Gegend von Svenska Högarne erreicht. Die Fortsetzung des Marsches ohne sicheres Abgangsbesteck war unmöglich, so mußte der Verband in dünnem Scholleneis auf etwa 50 m Wassertiefe durch FT.-Befehle zu Anker gebracht werden. Als es gegen 6 Uhr langsam aufklarte, lagen alle Schiffe in Sicht zu Anker, eine gute seemännische Leistung des zusammengewürfelten Verbandes. Svenska Högarne gab eine brauchbare Abgangspeilung, kurz nach 6 Uhr konnte der Verband Anker lichten und den Vormarsch fortsetzen. Als gegen 7 Uhr Eisfelder auftraten, konnten sich die Sperrbrecher vorn nur noch ganz langsam vorwärtsschrauben. Das Erreichen der Enge bei Hvitkubb mit der Sonne im Rücken und von Eckerö bei Tageslicht war ausgeschlossen, wenn es nicht rascher vorwärtsging. In dieser Lage übernahm der Chef des Sonderverbandes trotz aller Bedenken die Verantwortung, sich mit seinem Flaggschiff an die Spitze zu setzen, um den Weg zu bahnen. Eine Stunde später, als das Eis brüchig wurde und den Schiffen weniger Widerstand entgegensetzte, wurden die Sperrbrecher wieder nach vorn gezogen. Aber schon nach kurzer Zeit wurde das Eis wieder dichter und fester, und Konteradmiral Meurer mußte erneut mit „Westfalen" die Spitze nehmen. Erst um 9.30 Uhr waren die Eisfelder überwunden, fast völlig freies Wasser lag vor dem Verband, Flötjan und Lågskär waren in Sicht, die normale Marschformation konnte wieder eingenommen werden.

Kurz vor Mittag stand der Verband unweit der Hvitkubb-Passage. Dank der gewissenhaften und sorgfältigen Lotsenführung des Steuermanns Laudon, der auf „Steigerwald" an der Spitze fuhr, wurde sie ohne Zwischenfall überwunden. Das Auffinden des kleinen Felsens von Hvitkubb wurde durch die gute Beleuchtung — Sonne im Rücken — erleichtert. Im Vorbeifahren wurde ein Pionierkommando ausgesetzt und sofort eine Ansteuerungsbake errichtet. Das große Wagnis war gelungen, mit Linienschiffen auf einem unbekannten und bisher nur von U-Booten benutzten Wege in die Åland-See einzudringen.

Ankunft vor Eckerö

Die Absicht, das Minensuchgerät der Sperrbrecher auszubringen, wurde durch loses Treibeis vereitelt. Gegen 15 Uhr kamen die schwedischen Kriegsschiffe sowie ein Handelsdampfer und ein Eisbrecher auf der Reede von Eckerö in Sicht; die Dicke des Eises nahm wieder zu, und eine Stunde später stand „Westfalen" mit dem Verband vor der Eisbarre an der Südwestküste von Eckerö. Der Chef des Sonderverbandes entsandte den 1. Admiralstabsoffizier in Begleitung des 3. Admiralstabsoffiziers mit dem Eisbrecher „Hindenburg" an die Eisbarriere; sie sollten zu Fuß das schwedische Flaggschiff erreichen, um dem schwedischen Geschwaderchef Ankunft und Absichten des Sonderverbandes mitzuteilen und eine Besprechung für den nächsten Vormittag zu vereinbaren. Bei dem nach der bisherigen Entwicklung zu erwartenden geringen Entgegenkommen der Schweden und der schwachen politischen Unterstützung des Sonderverbandes durch die heimischen Stellen schien eine äußerst zuvorkommende Behandlung des schwedischen Seebefehlshabers die größte Aussicht auf erfolgreiche Durchführung der militärischen Notwendigkeiten unter Vermeidung von politischen Verwicklungen zu bieten.

Inzwischen waren åländische Lotsen über das Eis an die Schiffe herangekommen, sie bezeichneten die beabsichtigte Einfahrt östlich der Schäre Tollingarne als vollkommen sicher. Der Chef des Sonderverbandes ließ sie an Bord kommen und lief nach ihrer Anweisung in den Hafen von Eckerö ein. In der Einfahrt wurde schweres Eis getroffen, so daß „Westfalen" mehrfach festsaß. Um 18.30 Uhr ankerte das Flaggschiff im festen Eis noch innerhalb der schwedischen Kriegsschiffe dicht unter Land. „Rheinland" und „Gießen" gingen daneben zu Anker, die Sperrbrecher und der Kohlendampfer etwas weiter außerhalb.

In Eckerö

Mit der Ankunft in Eckerö war der erste Abschnitt der Unternehmung zwar noch nicht abgeschlossen — dazu gehörte erst noch die Landung der Truppen und die Einrichtung des Stützpunktes —, aber einer der Hauptpfeiler stand, auf dem die Finnland-Unternehmung ruhen sollte. Eine Abordnung der Bevölkerung Ålands bereitete den Schiffen sofort nach der Ankunft einen herzlichen Empfang und bewillkommnete den Chef des Sonderverbandes im Namen der Bevölkerung in einer begeisterten Begrüßungsansprache.

Konteradmiral Meurer beabsichtigte nicht, die Truppe bereits an diesem Tage landen zu lassen, dazu wollte er erst die erforderlichen Vereinbarungen mit den Schweden im Sinne loyaler Zusammenarbeit treffen. Nur mit dem Ausladen der Bagage, des Proviants und des Materials sollte unverzüglich begonnen werden. Der Weg über das Eis zum Ort Eckerö und dessen großem leerstehenden Zollhaus war in etwa zehn Minuten zurückzulegen, die Dicke der Eisdecke gestattete den Transport auch der schweren Lasten über das Eis. Die Dunkelheit und die Unkenntnis der

Verhältnisse an Land ließen es dann doch ratsam erscheinen, den Beginn des Ausladens auf den nächsten Morgen zu verschieben.

Inzwischen hatten die Admiralstabsoffiziere den Besuch beim schwedischen Geschwaderchef, Vizeadmiral Graf Ehrensvärd, und seinem Stabschef, Kapitän zur See Graf Wachtmeister, ausgeführt. Die Schweden waren offenbar durch die Ankunft des Sonderverbandes vor Eckerö unangenehm überrascht, anscheinend waren sie von ihrer Regierung dahin unterrichtet, er werde vor Lemland ankern. Sie bezeichneten die Lage auf den Inseln im allgemeinen als ruhig, nur an einzelnen Orten säßen noch Trupps von Roter Garde. Kapitänleutnant Kiep unterrichtete den schwedischen Admiral im Auftrage von Konteradmiral Meurer über den Zweck der Entsendung des Sonderverbandes und die Absichten des Verbandschefs und erbat eine Besprechung der Chefs und der Stäbe, um alle erforderlichen Einzelheiten zu klären. Sie wurde für den folgenden Tag um 10 Uhr vormittags vereinbart.

Der frühe Morgen des 6. März sah die Besatzungen der Schiffe und die Truppe eifrigst mit den Löscharbeiten beschäftigt. Gefechtsbagage, Munition, Proviant und Material wurden auf kleinen, teils mitgeführten, teils unterwegs angefertigten Schlitten bequem über das Eis an Land gebracht. Als Unterbringungsraum wurde ein großes, leerstehendes und unverschlossenes Zollhaus genommen, von den Russen anscheinend erst während des Krieges errichtet. Ein Dachraum und das Dach wurden zur Signalstation ausgebaut, die Kriegsflagge gesetzt, Telephonverbindungen zum Flaggschiff gelegt. Das Pionierkommando begann mit dem Bau zweier Schuppen in feuersicherer Entfernung von dem Zollhaus zur Lagerung von Proviant und Material.

Verhandlungen mit den Schweden

Die auf der Fahrt nach der Åland-See gewonnenen Erfahrungen und die von den finnischen Lotsen über die Eisverhältnisse und Anlegemöglichkeiten in den Häfen der Botten-See gemachten Angaben hatten den Chef des Sonderverbandes und seinen Stab zu der Überzeugung gebracht, daß der Plan zur Überführung einer größeren Truppenmacht mit allem Zubehör nach Raumo und Mänttyluoto in der jetzigen Jahreszeit voraussichtlich nicht ausführbar war, und daß für die Landung wahrscheinlich Hangö der gegebene Ort sein würde. Diesem Gesichtspunkt wollte er von vornherein Rechnung tragen, indem er dem schwedischen Admiral vorzuschlagen beabsichtigte, die Interessenzonen auf den Åland-Inseln derart abzugrenzen, daß den Schweden der Nordteil von Eckerö und Åland, den Deutschen der Südteil dieser Inseln und Lemland zugewiesen werden sollte. Zu der vereinbarten Besprechung auf dem schwedischen Flaggschiff am 6. März vormittags begleiteten ihn der 1. und der 2. Admiralstabsoffizier. Während zwischen den Stäben einige Fragen über Benutzung des Zollschuppens und -geländes geregelt wurden, besprachen sich die Admirale untereinander. Die von Konteradmiral Meurer vorgeschlagene Abgrenzung der Interessenzonen fand die grundsätzliche Billigung des Grafen Ehrensvärd, so daß sich alles glatt zu regeln schien. Als Admiral Meurer gerade von Bord ging, traf ein FT.-Telegramm des schwedischen Marineministers auf dem Flaggschiff ein, des In-

halts, die deutschen Waffenattachés in Stockholm hätten zugesichert, deutscherseits würden nur Lemland und die Inseln östlich davon besetzt werden; die deutschen Attachés würden abends in Eckerö eintreffen. Dies widersprach dem Vorschlag des Admirals Meurer und drohte die ganze Unternehmung zum Stillstand zu bringen, da eine Besetzung Lemlands des Eises wegen unmöglich war. An Bord der „Westfalen" zurückgekehrt, überlegten Admiral Meurer und sein Stab vergeblich, wie diese durch das Eingreifen von Stockholm aus total verblockte Lage zu retten sei. Da schickte Graf Ehrensvärd die Abschrift eines soeben bei ihm eingegangenen Telegramms an Admiral Meurer. In ihm wurde mitgeteilt, daß von den Inseln, insbesondere von Degerö, Nachrichten eingingen, die russische Soldateska drangsaliere unter Mitführung von Waffen die Bevölkerung und brandschatze das Land. Hier ergab sich eine willkommene Möglichkeit, die Angelegenheit wieder in Fluß zu bringen: der Schutz der Bevölkerung gehörte ausdrücklich zu den Aufgaben des Chefs des Sonderverbandes. Er schlug daher dem schwedischen Admiral schriftlich vor, die am Vormittag in Aussicht genommene Regelung in einer Sitzung der beiderseitigen Stäbe am Nachmittag zu Ende zu führen und genauer festlegen zu lassen, damit nach der für den Abend zu erwartenden Besprechung mit den deutschen Waffenattachés weitere Verzögerungen in der Durchführung seiner dringenden Aufgaben möglichst vermieden würden. Dem Admiralstab der Marine wurde durch FT. die Sachlage gemeldet und sofortige Klärung erbeten. Es sei hier vorweggenommen, daß abends die Antwort des Admiralstabs einging, wonach Abmachungen der Waffenattachés für den Chef des Sonderverbandes nicht bindend seien.

Das deutsch-schwedische Abkommen von Eckerö

Nachdem Graf Ehrensvärd am frühen Nachmittag seinen Gegenbesuch auf „Westfalen" gemacht hatte, fand die erbetene Besprechung der Stäbe auf „Sverige" statt. Von deutscher Seite nahmen der 1. Asto, Kapitänleutnant Kiep, der 3. Asto, Kapitänleutnant Ihssen, und der Verbindungsoffizier des Jäger-Bataillons, Leutnant v. Lowtzow, teil, von schwedischer Seite der Chef des Stabes, Kapitän z. S. Graf Wachtmeister, der Flaggadjutant, Kapitänleutnant Wrangel, und der Generalstabsoffizier, Hauptmann Holmquist. Der von Kapitänleutnant Kiep gemachte Vorschlag, auf der Grundlage der von den beiden Verbandschefs am Vormittage vereinbarten Nordsüdeinteilung nunmehr eine genaue Demarkationslinie festzusetzen, stieß zunächst auf Schwierigkeiten. Als sich aber ergab, daß damit Mariehamn von den Deutschen zu besetzen sei, erklärte Graf Wachtmeister dies für unannehmbar. Der deutsche Verhandlungsführer, Kapitänleutnant Kiep, stellte daraufhin fest, daß die zwischen den Befehlshabern am Vormittag getroffene Vereinbarung, die die Grundlage der Besprechung bilde, anscheinend nicht respektiert werde; unter diesen Umständen sehe er sich gezwungen, die Verhandlungen abzubrechen und seinem Befehlshaber vorzuschlagen, die Besetzung der Inseln sofort vorzunehmen, da trotz äußersten Entgegenkommens des kriegführenden Deutschlands gegenüber dem neutralen Schweden eine Verständigung nicht möglich sei. Graf Wachtmeister erbat

daraufhin ein Gespräch unter vier Augen und eröffnete Kapitänleutnant Kiep in diesem, die Besetzung Mariehamns durch Schweden sei für sein Land eine Prestigefrage erster Ordnung, und Graf Ehrensvärd würde noch am gleichen Abend als Geschwaderchef abgelöst sein, wenn er in dieser Frage nachgäbe. Kiep willigte daraufhin in die Besetzung Mariehamns durch die Schweden unter der Bedingung ein, daß die Schweden im übrigen allen seinen der getroffenen Abrede entsprechenden Vorschlägen diskussionslos zustimmten. Dies war wichtig, weil es von entscheidender Bedeutung zu sein schien, vor der Ankunft der Waffenattachés die endgültige Regelung getroffen zu haben. Graf Wachtmeister nahm dieses Anerbieten freudig an, und nun verlief alles glatt und harmonisch. Eckerö wurde von den Schweden selber als deutsches Besetzungsgebiet vorgeschlagen und die Mitbenutzung von Mariehamn für den Fall der Unbenutzbarkeit von Eckerö zugestanden. In voller Einmütigkeit wurde die Sitzung beendet. Die Abmachungen wurden sodann schriftlich niedergelegt und noch am Nachmittage von den Verbandschefs unterzeichnet. Als der deutsche Militärattaché, Oberst v. Giese, am Spätnachmittag eintraf, war der Vertrag von Eckerö unter Dach und Fach. Aus den Darlegungen des Oberst v. Giese, der auf persönlichen Wunsch des schwedischen Königs gekommen war, ging hervor, daß dem schwedischen Marineminister gegenüber wohl von einer etwaigen deutschen Landung auf Lemland vom Föglö-Fjord aus gesprochen worden war, daß diesen Äußerungen aber keineswegs bindender Charakter zukam, wie es die Schweden offenbar folgerten. Konteradmiral Meurer bat Oberst v. Giese, Seiner Majestät dem König zu melden, daß zu seiner großen Freude alle Fragen in bestem Einvernehmen mit dem schwedischen Seebefehlshaber hätten geregelt werden können.

Der Vertrag von Eckerö hat sich in der Folge als Grundlage für ein außerordentlich gutes und harmonisches Zusammenarbeiten mit dem schwedischen Geschwader und den schwedischen Besatzungstruppen bewährt. Er hatte folgenden Wortlaut:

Eckerö, den 6. März 1918.

Zwischen den Chefs des Königlich schwedischen und des Kaiserlich deutschen Geschwaders sind heute folgende Vereinbarungen über die Ausschiffung der deutschen Landungstruppen und die Abgrenzung der Besetzungsgebiete auf den Aland-Inseln getroffen worden:

1. Die Ausschiffung der deutschen Truppen erfolgt vom 7. März 1918 früh ab.
2. Es stehen den deutschen Truppen zur ausschließlich freien Verfügung:
   a) die Gemeinde Eckerö,
   b) die Gemeinde Hammarland,
   c) die Gemeinde Sund,
   d) die Gemeinde Saltvik.
3. Es stehen den schwedischen Truppen zur ausschließlich freien Verfügung:
   a) die Gemeinde Finström einschließlich Geta,
   b) die Gemeinde Jomala einschließlich Mariehamn.
   (Maßgebend für die Einteilung der Gemeinden ist die „Karta över Aland. III. Upplagan". Mariehamn 1917.)

4. Die östlich anschließenden Gemeinden nach Delet[1]) und Skiftet zu stehen den deutschen Truppen für ihre militärischen Operationen zur freien Verfügung.
5. Die deutschen Truppen erhalten ferner zuerkannt:
   a) die Ortschaften Emkarby und Godby in der Gemeinde Finström zur ausschließlich freien Verfügung,
   b) die Ortschaften Itterby und Önningby sowie den Hafen Norrvik (am Lumparfjord) nur für den 7. und 8. März 1918 zur vorübergehenden Benutzung,
   c) die deutschen Truppen besetzen die in Djupvik (Kabel nach Nystad) stehende Kabelstation.
6. Die schwedischen Truppen unterhalten ein Depot auf Eckerö und belassen eine militärische Abteilung in Harrasby[2]) bis 8. März 1918.
7. Der Hafen von Eckerö steht den schwedischen Schiffen jederzeit offen.
8. Der Hafen von Mariehamn darf vorübergehend von deutschen Schiffen angelaufen werden, wenn die Witterung ein Liegen vor Eckerö nicht gestattet und die Hafenbehörden davon benachrichtigt sind.
9. Freies Durchzugsrecht auf allen Wegen der von den schwedischen und deutschen Truppen besetzten Gebiete wird wechselseitig zuerkannt.
10. Von den bestehenden Telephon- und Telegraphennetzen steht den schwedischen Truppen das russische Militärnetz, den deutschen Truppen das Postnetz zu.

Weitere Einzelheiten erfolgen in wechselseitigem Einvernehmen.

Obige Vereinbarungen sind von dem wechselseitigen Wunsche beider Seebefehlshaber getragen, im Geiste kameradschaftlichen und freundschaftlichen Entgegenkommens ihre Aufgaben zu erfüllen.

Der Chef des Kgl. schwedischen Geschwaders	Der Chef des Sonderverbandes für Ostsee
gez. Graf Ehrensvärd	gez. Meurer
Vizeadmiral	Konteradmiral

Durch diese Regelung waren die militärischen Erfordernisse sichergestellt. Nach Osten, in Richtung auf das geplante Operationsziel, als welches sich immer mehr Südwestfinnland als Kraftzentrum der Roten herausschälte, hatte der Sonderverband vollkommen freie Hand; der große Winterweg über das Eis nach Åbo führte ganz durch sein Gebiet. Der Hafen von Eckerö lag an der See-Etappenstraße nach Nordfinnland und war der einzige während der Eiszeit benutzbare Stützpunkt. Für Seeoperationen in östlicher Richtung nach Aufgang des Eises stand der einzig brauchbare Ankerplatz für große Schiffe in den Schären, der Föglöfjord, zur Verfügung. Die vorübergehende Besetzung von Itterby und Önningby hatte den Zweck, den Abmarsch der russischen Truppen überwachen zu können, denen der Abzug mit Geschützen, Waffen, Munition und Vorräten gestattet war. Die Kabellandestelle in Djupvik

[1]) Delet und Skiftet sind Schärengewässer östlich der Hauptinseln.
[2]) Wohl Schreibfehler, gemeint ist Haraldsby.

sollte besetzt werden, um den Drahtverkehr nach Finnland zu überwachen. Nachher zeigte es sich, daß das Kabel geschnitten war.

Da die Landung der deutschen Truppen für den folgenden Morgen bevorstand, sah sich nunmehr der schwedische Regierungskommissar für die Aland-Inseln, Kapitänleutnant Elliot, genötigt, darum zu bitten, Deutschland möge dem russischen Militär gegenüber die von ihm selber für Schweden eingegangenen Verpflichtungen übernehmen. Diese waren, wie früher erwähnt, sehr weitgehend, sie ließen den Russen nicht nur die Waffen, sondern auch alles geraubte Gut. Elliot teilte mit, daß die Russen am nächsten Morgen von Norrvik nach Finnland übersetzen wollten. Die Lage war für den Chef des Sonderverbandes nicht einfach. Rechtlich befand sich Deutschland seit dem 3. März im formellen Friedenszustand mit Rußland, dennoch konnte den schwedisch-russischen Abmachungen nicht zugestimmt werden. Denn sie bedeuteten praktisch nichts anderes, als daß die russischen Matrosen und Soldaten nach Finnland übersetzen und dort die Roten Garden nicht nur zahlenmäßig, sondern insbesondere durch die mitgeführten Waffen- und Munitionsmengen stark unterstützen konnten und so die Befreiung Finnlands vom roten Joch wesentlich erschwerten, während es gerade die Aufgabe der deutschen Streitkräfte war, diese Befreiung zu fördern. Um den militärischen Belangen gerecht zu werden, gleichzeitig aber Schwierigkeiten mit Sowjet-Rußland zu vermeiden, wurde folgender Ausweg beschritten. Dem schwedischen Regierungskommissar wurde erklärt, den Abmachungen könne nicht beigetreten werden; der Weg über Finnland werde für die russischen Matrosen und Soldaten für bedenklich, ja gefährlich gehalten, und gerade weil Deutschland mit Rußland Frieden geschlossen habe, erscheine es richtig, sie von diesem Wege abzuhalten und dafür zu sorgen, daß sie auf sichere Weise in die Heimat befördert würden. Sie würden daher auf Schiffen nach Libau und von dort gefahrlos auf dem Landwege nach Rußland gebracht werden. Im übrigen würden die deutschen Truppen ja erst am nächsten Morgen landen, und wenn die Russen dann nicht mehr da seien, so könne deutscherseits nichts unternommen werden, um sie vom Antritt ihres gefahrvollen Abmarsches abzuhalten. Kapitänleutnant Elliot eilte sofort an Land: vermutlich, um die Russen zu unterrichten.

Die Besetzung der Aland-Inseln

Am 7. März um 6 Uhr wurde das Jäger-Bataillon gelandet und ging planmäßig und ohne Widerstand zu finden vor. Bereits am Abend konnte der Bataillonskommandeur dem Chef des Sonderverbandes die Besetzung der ihm zugewiesenen Gemeinden und Ortschaften melden und einen ausführlichen Truppenverteilungsplan vorlegen.

Einem vom Sonderverband erteilten Befehl entsprechend ging eine Radfahrpatrouille des Jäger-Bataillons, der Steuermann Laudon beigegeben war, sofort mit größter Beschleunigung nach Norrvik. Hier waren etwa 800 russische Matrosen und Soldaten im Begriff, beträchtliche Mengen von Geschützen, Waffen, Munition und Vorräten und viel der Bevölkerung geraubtes Gut im Hafen von Norrvik auf dem

finnischen Dampfer „Baltic" und dem ehemals russischen Regierungsdampfer „Led" zur Fahrt nach dem finnischen Festlande zu verladen. Die Radfahrpatrouille hatte Befehl, dies zu verhindern und die Russen sicherzustellen. Trotz schwieriger Wegeverhältnisse gelang es ihr, unter Führung des Leutnants Koch bereits um 15 Uhr die beiden Dampfer, auf denen die rote Flagge wehte, durch schneidigen Zugriff ohne Blutvergießen in ihre Gewalt zu bringen und die 800 an Bord befindlichen, reichlich mit Waffen versehenen, meist regulären Truppen zur Übergabe zu veranlassen. Die Dampfer wurden in den Dienst der deutschen Besatzungstruppe gestellt. Die Ladung der „Baltic" bestand u. a. aus 23 Pferden, 2 Kraftwagen, 3 Krafträdern, 2 Geschützen, 48 Maschinengewehren, 1 Minenwerfer, über 1000 Gewehren, etwa 100 t Munition, 1 FT.-Landungsstation und einer großen Menge Proviant. Daneben war viel der Bevölkerung geraubtes Gut an Bord, das ihr zurückgegeben wurde. Keines der beiden Schiffe war im Besitz von Schiffspapieren, die Aufbringung war also schon aus diesem Grunde gerechtfertigt. Die festgehaltenen Russen, deren Zahl in den folgenden Tagen auf über 1200 anstieg, wurden am 11. März auf zwei Sperrbrechern nach Libau gebracht und von dort weiter nach Rußland abgeschoben.

Seit dem frühen Morgen war auch die Einrichtung des Hafens von Eckerö als seemännischer Stützpunkt im Gange. Insbesondere wurde sofort ein Lotsendienst und ein Eis- und Sperrbrechergeleitdienst eingerichtet, Baken zur Erleichterung der Ansteuerung aufgerichtet, das Vermessungspersonal beauftragt, den Hafen genau zu vermessen, und schließlich ein Teil des Pionierkommandos auf die Insel Lågskär gesetzt, um den dort seinerzeit von deutschen Torpedobooten zerstörten Leuchtturm behelfsmäßig wieder aufzubauen.

Mit dem Abend des 7. März konnte der 1. Abschnitt der Finnland-Unternehmung praktisch als durchgeführt bezeichnet und der Seekriegsleitung gemeldet werden.

Überlegungen für den zweiten Operationsabschnitt

Die vom Chef des Sonderverbandes inzwischen angestellten Erhebungen, ob die Eisverhältnisse in der nördlichen Aland-See, in der südlichen Botten-See und vor allem in den zur Landung in Aussicht genommenen westfinnischen Häfen, die übrigens noch in roter Hand waren, die entsprechend den dringenden finnischen Hilferufen gebotene rasche Durchführung des von der O. H. L und der Seekriegsleitung bestimmten Planes gestatteten, hatten ein negatives Ergebnis. Wenn auch in der Aland-See selber vielleicht nur noch mit wenig Eis zu rechnen war, so war doch schon in der Linie Understen-Märket und nördlich davon festes Eis. Über Raumo waren genaue Nachrichten noch nicht zu erhalten; nach übereinstimmenden Lotsenangaben würde aber hier die Eisbehinderung eine Landung größeren Stils bestimmt ausschließen. In Mäntyluoto machte Packeis von 3 bis 4 m Dicke die Schiffahrt auch mit Eisbrechern unmöglich. Ein Minensuchen in den Südkvarken und in der Botten-See, das für eine Unternehmung nach Raumo oder Mäntyluoto als Vorbe-

dingung gelten mußte, kam vor der Hand nicht in Frage. Vielmehr war nach Ansicht aller Sachverständigen damit zu rechnen, daß solches sowie der Verkehr mit Dampfern, deren Schrauben aus dem Wasser schlugen, in der Botten-See vor Mitte April mit großer Wahrscheinlichkeit unmöglich sein würden. Hangö wurde als derjenige finnische Hafen bezeichnet, der als erster eisfrei werden würde, vielleicht schon eisfrei war.

Unter Darlegung dieser Verhältnisse schlug daher Konteradmiral Meurer dem Admiralstab der Marine durch FT vor, den bisherigen Plan fallen zu lassen, die 3. Staffel, das eigentliche Expeditionskorps, auf der Transportflotte direkt nach Hangö zu bringen und dort zu landen, gleichzeitig ein weiteres Bataillon als Besatzungstruppe nach Åland zu überführen und das hier befindliche 14. Jäger-Bataillon über das Eis nach Åbo vorgehen zu lassen. Nach Angaben des schwedischen Generalstabsoffiziers könnten Schlitten und Pferde hierzu jederzeit durch die Finnen auf der Insel Brändö bereitgestellt werden. Der Weg über das Eis würde auch für leichte Geschütze voraussichtlich bis April benutzbar bleiben. Der Transport des Bataillons nach Hangö über See kam nicht in Betracht, weil eine unmittelbare Überführung von Åland dorthin südlich der Åland-Schären und nördlich des großen Sperrgebiets bei Bogskär vorbei wegen der Minen-, Eis- und Navigationsverhältnisse nicht möglich war. Zudem versprach das Vorgehen des Jäger-Bataillons gegen Åbo von beträchtlichem strategischen Wert als Seitenstoß und Flankenschutz während des Vormarsches des Hauptteils der Armee von Hangö aus zu werden.

Für die Überführung der 3. Staffel wurde der gleiche Weg wie bei der Eroberung der Baltischen Inseln und weiter auf den damals abgesuchten Streifen bis Tachkona, sodann über Apollo-Bank und östlich des russischen Sperrgebiets nach Russarö vorgeschlagen. Vorteile dieses Weges waren: Arbeiten der Minensuchverbände unter der eigenen Küste, geschützte Ankerplätze dortselbst bei schlechtem Wetter, kurzer Anmarsch zum Arbeitsgebiet, sicheres und einfaches Auslegen der Feuerschiffe bis Apollo-Bank und dadurch Genauigkeit beim Absuchen der Wege und schließlich laut Lotsenangabe günstige Eisverhältnisse.

Falls O. H. L. und Admiralstab den Vorschlag billigten, erbat der Chef des Sonderverbandes die sofortige Zuteilung der erforderlichen Minensuchverbände unter einem Führer, darunter der in diesen Gebieten erfahrenen II. Minensuchflottille, sowie laufende Flugzeugaufklärung durch Flugzeuge des Heeres von Reval aus zur Kontrolle der Eisverhältnisse während der Minensucharbeiten. Ferner wünschte er die Inbetriebnahme der Leuchtfeuer von Filsand bis Packerort, die Bereitstellung der erforderlichen Friedensfeuerschiffe aus der westlichen Ostsee an Stelle von leicht vertreibenden Fischdampfern, sowie von zuverlässigem Bojenmaterial. Im Hinblick auf die starken Befestigungen von Hangö wurde die Zuteilung zweier weiterer Linienschiffe und ihr Aufmarsch in der Putziger Wiek erbeten, so daß „Rheinland" in der Åland-See belassen werden konnte und drei Linienschiffe für den Einsatz bei Hangö verfügbar waren.

Gleichzeitig wurde die Bereitstellung von 5000 Russengewehren mit Munition und von 6 Feldküchen für die auf den Åland-Inseln und in Südwestfinnland in Bildung begriffene Weißen Garde erbeten. Im Laufe des 7. März waren nämlich finnländi-

sche Abordnungen unter Führung des früheren finnischen Leutnants Wahlroos an Bord gekommen, die den Wunsch weiter finnländischer Kreise überbrachten, an den militärischen Operationen zur Befreiung des Vaterlandes teilnehmen zu dürfen. Ihnen wurde empfohlen, sich auf der Insel Bardö zu sammeln, wo sich bereits Weiße Garde gebildet hatte, mit der zusammen sie militärisch ausgebildet werden würden.

Der Admiralstab vermochte den Vorschlägen des Chefs des Sonderverbandes noch nicht restlos zuzustimmen und berief ihn mit seinem 1. Admiralstabsoffizier zu einer Besprechung für den 12. oder 13. März nach Berlin; vorher sollte er in Danzig Fühlung mit dem Kommandeur der Ostseedivision, dem Generalmajor Grafen v. d. Goltz, aufnehmen.

Am 9. März überbrachte eine åländische Abordnung unter Führung des finnischen Kronvogtes eine Petition, in der um Schutz vor einer åländischen Interimsregierung gebeten wurde, die gewisse Kreise in Mariehamn durch Schweden einsetzen lassen wollten. Die Weiterleitung der Petition an die Deutsche Regierung wurde zugesagt, der Chef des Sonderverbandes selbst mußte sich der Einmischung in die innerpolitischen Verhältnisse enthalten. Am Nachmittag traf dann auf dem Eisbrecher „Sampo" der von der finnischen Regierung ernannte Gouverneur der Åland-Inseln, Oberst v. Bonsdorff, ein und stellte sich dem Chef des Sonderverbandes als solcher vor. Ihm, als dem Vertreter der von Deutschland anerkannten Regierung, der seinen Sitz in Mariehamn hatte, konnte es überlassen werden, unerwünschten Machenschaften entgegenzutreten.

Die Ankunft des modernen, starken Eisbrechers „Sampo", auf den bereits seit Tagen gewartet wurde, war um so willkommener, als am gleichen Mittag der Eisbrecher „Hindenburg" unter Verlust von 3 Mann auf einer Mine zugrunde gegangen war. Er hatte „Rheinland" und einen Sperrbrecher nach Svenska Högarne geleitet, wo sie den Kohlendampfer „Westquarter" abholten. Auf der Rückfahrt geriet „Hindenburg" südlich Tollingarne dicht vor Eckerö auf eine Mine. Zunächst wurde angenommen, er sei auf eine im Eise festgefrorene, treibende Mine geraten, wie sie mehrfach beobachtet worden waren. Bei genauer Nachprüfung zeigte sich, daß er sich nicht genau an die vorgeschriebene Kurslinie gehalten hatte und in den Flügel der russischen Minensperre geraten war; der Verlust war um so schmerzlicher, als ein Ersatzfahrzeug von gleicher Güte in Deutschland nicht mehr vorhanden war. Man konnte von Glück sagen, daß „Rheinland" und die übrigen Dampfer unversehrt geblieben waren.

Am Morgen des 9. März lief „Westfalen" mit dem Chef des Sonderverbandes an Bord hinter den Sperrbrechern „Steigerwald" und „Gifhorn" sowie dem Eisbrecher „3 Hamburg" aus Eckerö aus und trat auf den Anmarschkursen des 28. 2. bis 5. 3. die Rückfahrt nach Danzig an. Mittags wurden die Sperrbrecher und „3 Hamburg" entlassen, um nördlich Bogskär die Kurse in östlicher Richtung auf die Eisverhältnisse hin zu prüfen; sie sollten vor Dunkelwerden wieder in Eckerö einlaufen.

Am Abend vorher war bereits der Rest der 2. Staffel, die sich befehlsgemäß noch zwischen Gotska Sandö und Svenska Högarne bzw. westlich Gotland aufgehalten hatten, nach Danzig detachiert worden.

Der Chef des Sonderverbandes schiffte sich am 11. März mittags auf einem der Depeschenboote, die ihm am Abend zuvor bis auf die Breite der Nordspitze Gotlands entgegengekommen waren, ein und lief nach Danzig voraus, um dort am Nachmittag noch vor seiner Abreise nach Berlin Besprechungen mit dem Kommandeur der Ostseedivision, dem Chef der Transportflotte, Kapitän z. S. Irmer, und dem inzwischen zum Führer des Minensuchverbandes ernannten Fregattenkapitän v. Rosenberg abzuhalten. „Westfalen" machte um 18 Uhr in Weichselmünde fest.

Anknüpfungsversuch des finnischen roten Volkskommissariats

Am Abend vor der Abfahrt des Chefs des Sonderverbandes aus Eckerö traf aus Åbo über das dortige schweizerische Konsulat ein Telegramm folgenden Inhalts ein, das vom ältesten Offizier dort liegender deutscher Invaliden übermittelt worden war:

„An den Kommandanten der deutschen Truppen auf Åland in Mariehamn. Das Volkskommissariat der revolutionären Partei wünscht zu unterhandeln. Garantiert Unverletzlichkeit von 2 Unterhändlern und sichere Rückkehr des Eisbrechers „Murtaja", mit welchem Reise unternommen werden soll. Hauptmann Gerlach. Konsul Baltis."

In Åbo befanden sich etwa 250 deutsche und österreichische kriegsgefangene Invaliden, die schon längst in die Heimat übergeführt sein sollten, aber noch immer von den roten Behörden in Åbo zurückgehalten wurden. Ihre Befreiung war dem Chef des Sonderverbandes vom Admiralstab aufgetragen worden. Er drahtete daher nach Åbo zurück:

„An Hauptmann Gerlach, schweizerisches Konsulat, Åbo. Unverletzlichkeit der Unterhändler wird zugesichert sowie sichere Rückkehr des Eisbrechers „Murtaja" und des Dampfers „Bore I", unter der Bedingung, daß mit den Fahrzeugen deutsche Invaliden nach Åland gebracht werden. Dampfer sollen Lemland anlaufen. Verhandlungsort mit Unterhändlern soll Eckerö sein. Chef Sonderverband."

Der Kommandant der „Rheinland", Kapitän z. S. Toussaint, erhielt als ältester Seebefehlshaber vor Eckerö während der Abwesenheit des Chefs des Sonderverbandes den Auftrag, die Unterhandlungen zu führen.

Die angekündigten Unterhändler, deren Sprecher der 60jährige Schullehrer Georg Boldt aus Åbo war, der leidlich deutsch sprach, kamen am 15. März vormittags an Bord der „Rheinland". Die deutschen und österreichischen Invaliden unter Führung des Hauptmanns d. Ldw. Gerlach waren mitgekommen und wurden an Bord herzlich aufgenommen; sie wurden mit dem Dampfer „Gießen" nach Danzig übergeführt.

Die Unterhändler wiesen Beglaubigungen des Präsidenten Kullervo Manner vom „Volkskommissariat Finnland" vor. Ihre Aufgabe war, im Auftrage des Volkskommissariats zu erfragen, welche Absichten Deutschland mit der Landung der Truppen verfolge und ob beabsichtigt sei, die Åland-Inseln zu annektieren. Die finnische Arbeiterklasse sei zur sofortigen Beendigung des Bürgerkrieges bereit, sobald die Volksfreiheit gesichert sei. In diesem Sinne wollten sie mit der Leitung der deutschen

Truppen in Verhandlungen eintreten in der Annahme, daß Deutschland die Volksfreiheit nicht unterdrücken wolle.

Der Kommandant „Rheinland" eröffnete ihnen, daß

1. die Anerkennung einer von den finnischen Arbeitern ernannten Regierung (Volkskommissariat Finnland) seitens der Deutschen Regierung ihm nicht bekannt sei,
2. er nicht befugt sei, über die Absichten der Deutschen Regierung mit Vertretern der finnischen Arbeiterschaft zu verhandeln,
3. die von der Deutschen Regierung anerkannte finnische Regierung um Schutz gebeten habe,
4. auf Grund dieser Bitte deutsche Truppen auf den Åland-Inseln gelandet seien, um Ruhe und Ordnung sicherzustellen,
5. er sich über die politischen Ziele, die die Deutsche Regierung auf den Åland-Inseln verfolge, sowie über Fragen, die das finnische Festland beträfen, nicht äußern könne.

Eine weitere Frage der Unterhändler, ob die Deutsche Regierung bereit sein würde, diplomatische Beziehungen mit dem „Volkskommissariat Finnland" aufzunehmen, beantwortete Kapitän z. S. Toussaint dahin, daß nach seiner persönlichen Ansicht die Aufnahme solcher Beziehungen nicht in Frage käme, da eine Regierung des „Volkskommissariats Finnland" von Deutschland nicht anerkannt sei. Als letzte Frage stellte der Führer der Unterhändler die, ob die Deutsche Regierung wohl geneigt sein würde, Unterhändler des Volkskomissariats zu empfangen, um mit ihnen die augenblickliche Lage zu besprechen. Auch über diesen Punkt lehnte der Kommandant „Rheinland" eine Antwort ab; er erklärte sich aber bereit, bei der Übermittlung von Telegrammen in dieser Angelegenheit mitzuwirken, falls sie in deutscher Sprache abgefaßt würden. Auf Wunsch der Unterhändler sicherte er zu, daß bei etwaiger Zustimmung der Deutschen Regierung zu Unterhandlungen den Unterhändlern sicheres Geleit für eine Reise zu einem Verhandlungsort in Deutschland und zurück gewährt werden würde.

Ein Telegramm solcher Art wurde durch Vermittlung des Kommandanten „Rheinland" noch am gleichen Tage an den Präsidenten des Volkskommissariats, Kullervo Manner, nach Helsingfors abgesandt:

„Befragen Sie schleunigst die Deutsche Reichsregierung, ob sie bereit ist, für die Klarlegung der Situation einen bevollmächtigten Vertreter des Volkskommissariats zu empfangen. Sichere Durchfahrt wird von hier aus garantiert. Den Telegrammwechsel vermittelt der Höchstkommandierende. Georg Boldt"

Den Unterhändlern wurde anheimgestellt, bis zur Ankunft der erbetenen telegraphischen Aufforderung des Präsidenten des Volkskommissariats in Eckerö zu bleiben. Sie willigten ein und erklärten, sich am folgenden Tage wieder auf „Rheinland" einfinden zu wollen.

Bei ihrem Eintreffen auf „Rheinland" am nächsten Morgen war noch kein Telegramm aus Helsingfors eingegangen, worauf sie ihren Entschluß mitteilten, nach Åbo zurückzureisen. Der Versuch des Kommandanten „Rheinland", sie unter Hinweis

auf die bevorstehende Rückkehr des Chefs des Sonderverbandes — er war für den nächsten Mittag angesagt — zum weiteren Verbleiben zu bewegen, mißlang, da sie ganz offensichtlich bei längerem Verbleiben auf den Åland-Inseln für ihre Sicherheit fürchteten.

Der Ansatz des roten Volkskommissariats, mit Deutschland vor Beginn der Operationen auf dem Wege der Verhandlungen zu einer Einigung zu kommen, blieb somit ohne Erfolg.

Vorbereitungen für den zweiten Operationsabschnitt (Karte 5)

Der Besprechung des Chefs des Sonderverbandes mit dem Kommandanten der Ostseedivision in Danzig am Nachmittag des 11. März lag der inzwischen erlassene kaiserliche Operationsbefehl vom 2. März 1918 zugrunde (Beilage 11). In ihm waren die Ausschiffungshäfen nicht näher bezeichnet, er ordnete lediglich an, daß die Ostseedivision „nach dem westlichen Finnland" zu entsenden sei. Auf Grund der von Konteradmiral Meurer gemachten Erfahrungen und gewonnenen Eindrücke stimmte Graf v. d. Goltz sofort dem Vorschlage zu, Hangö als Ausschiffungshafen für die Ostseedivision zu bestimmen.

Erheblich schwieriger war es, am nächsten Tag das Einverständnis des Admiralstabes zu erlangen. Er sah das Hauptbedenken in den starken Befestigungen von Hangö. Diese waren bestimmt nicht zu unterschätzen; der Chef des Sonderverbandes hatte daher auch drei Linienschiffe der Nassau-Klasse als notwendig bezeichnet; aber nach den Erfahrungen von Åland und nach allen seitdem gewonnenen Eindrücken, die von dem früheren russischen, sehr zuverlässigen Oberleutnant z. S. Roos, einem geborenen Finnen, bestätigt wurden, war mit einem wesentlichen Widerstand der Befestigungen nicht zu rechnen, wenn mit genügender Kampfkraft und möglichst überraschend aufgetreten würde. Weiter schien dem Admiralstab der vorgeschlagene Weg bedenklich, da auf ihm eine außerordentlich große Zahl von Minensperren durchbrochen werden müßte. Diesem Bedenken wurde mit den bereits im Funkspruch vom 8. März (siehe Seite 364) angedeuteten und nun näher ausgeführten Begründungen begegnet. Schließlich machte die Bereitstellung der vom Sonderverband geforderten Minensuch- und -räumverbände Schwierigkeiten. Der Admiralstab verfügte nicht über geeignete Minensuchstreitkräfte und verwies den Sonderverband auf die Möglichkeit, in den baltischen Häfen Motorboote zu requirieren. Schon allein die Zeit, die das Einfahren solcher Verbände erfordert hätte, machte diesen Weg ungangbar. So wurde auf Verlangen des Sonderverbandes der Chef des Stabes der Hochseestreitkräfte, Konteradmiral v. Trotha, nach Berlin gebeten. Dieser sagte dem Chef des Sonderverbandes die Gestellung des bei Ösel bewährten Chefs der II. Minensuchflottille, Kapitänleutnant Doflein, mit seinem Führerboot und der 4. Minensuch-Halbflottille (M-Boote) zu. Wiederum übernahm damit das Kommando der Hochseestreitkräfte, auf dem die Verantwortung für die Durchführung des U-Bootskrieges in der Nordsee

lag, in der Zeit schwerster Beanspruchung durch die ständig zunehmende Minenverseuchung in der Deutschen Bucht eine weitere schwere Verantwortung durch Schwächung seiner Nordsee-Minensuchverbände. Weiterhin stellte es zur Erhöhung der Kampfkraft dem Sonderverbande die Linienschiffe „Posen" und „Nassau" zur Verfügung, von denen allerdings „Nassau" wegen Werftliegezeit nicht mehr in Erscheinung trat. Von den Ostseestreitkräften wurden „Kolberg" und der Hilfskreuzer „Möwe" dem Sonderverbande zugewiesen. Bisher waren dem Führer der Suchverbände das Küstenpanzerschiff „Beowulf" als Flaggschiff, das Torpedoboot „T 141", die 9. Minensuch-Halbflottille, die II. Minenräumdivision (Mutterschiff „Ammon" und 12 Räumboote) und die III. Minenräumflottille (Mutterschiffe „Inkula" und „Indianola" mit je 12 Räumbooten) zugeteilt; letztere aber war noch in der Aufstellung begriffen und hatte zudem Werftliegezeit in Hamburg, so daß für absehbare Zeit nicht mit ihr zu rechnen war. Außerdem wurde ihm die Vorposten-Halbflottille Ost (3 Gruppen) zur Verfügung gestellt; sie hatte in diesem Jahr noch keine Minen gesucht, war daher zunächst nur zu einfachen, mehr schulmäßigen Aufgaben verwendbar. In schwierigen Verhandlungen hatten der Chef des Sonderverbandes und sein 1. Admiralstabsoffizier unter Übernahme der Verantwortlichkeit für die Richtigkeit ihrer geringen Einschätzung der Kampfkraft und des Kampfwillens der Festung Russarö den ursprünglichen Operationsplan umgestoßen. Welch weittragende Folgen dies für die rasche Befreiung Finnlands und die entscheidende Beteiligung der deutschen See- und Landstreitkräfte haben sollte, bewies die weitere Entwicklung.

Die Grundlagen für den zweiten Operationsabschnitt — Überführung der Ostseedivision nach Hangö — waren damit geschaffen. Der Chef des Sonderverbandes begab sich am 14. März abends nach Danzig zurück, um die erforderlichen Befehle zu erlassen. Den Beginn des Verladens des Massengutes auf der Transportflotte hatte er bereits von Berlin aus für den 13. März telegraphisch angeordnet.

An diesem Tage waren von Danzig aus die Verkehrsdampfer „Vorwärts" und „Grüß Gott" mit 5000 Gewehren und Munition für die Weiße Garde und mit Nachschubgut für das 14. Jäger-Bataillon nach Eckerö in See gegangen. Der finnische Dampfer „Arcturus" sollte mit 25 000 Russengewehren, 40 Millionen Patronen, 180 Maschinengewehren mit 10 Millionen Patronen, 8 leichten Feldhaubitzen mit 8000 Schuß, 8 leichten Minenwerfern mit 12 000 Schuß, 3 Wasser- und 3 Landflugzeugen für General Mannerheim nach Nikolaistad (Wasa) abgehen, das nur mit Hilfe des Eisbrechers „Sampo" zu erreichen war; die Lieferung der Waffen war äußerst dringlich. Da „Sampo" für die Unternehmung nach Hangö als einziger starker Eisbrecher unentbehrlich war, konnte „Arcturus", der erst am 19. März abfahrbereit war, nur entsandt werden, wenn „Sampo" in etwa 7 Tagen bestimmt wieder zurück war. Dies schien möglich; „Arcturus" ging am 19. März in See, vereinigte sich am 21. März in der Botten-See mit „Sampo", gelangte glatt an sein Ziel. „Sampo" war rechtzeitig zurück; er brachte den Dampfer „Virgo" mit, der eine wertvolle Ladung amerikanischer und englischer Kupferbarren hatte.

Nachdem der Chef des Sonderverbandes am Vormittag des 15. März Besprechungen mit den Führern des Suchverbandes und der Transportflotte gehabt und die erforderlichen Anweisungen für die Vorbereitungen des 2. Operationsabschnittes

gegeben hatte, schiffte er sich, begleitet vom I. Admiralstabsoffizier und dem Verbindungsoffizier der Ostseedivision, Hauptmann Carp, auf „T 143" ein, um sich, gefolgt von „T 139", nach Eckerö zu begeben. Er hatte die Absicht, die Entwicklung der Lage auf den Åland-Inseln im allgemeinen, aber auch im Hinblick auf den beabsichtigten Vorstoß des Jäger-Bataillons nach Åbo persönlich zu prüfen und die Verhandlungen mit den Unterhändlern des Volkskommissariats Finnlands selber zu führen. Am 16. März mittags stieg er bei Svenska Högarne auf „Sampo" über und traf gegen 17 Uhr in Eckerö ein. Da die Unterhändler inzwischen abgereist waren (siehe Seite 368), konnte er am nächsten Morgen seine zweitägige Informationsfahrt teils im Schlitten, teils im Kraftwagen antreten, bei der Mariehamn, Önningby, Degerby, Vardö, Bomarsund, Godby und Hammarland aufgesucht wurden. In Vardö wurde die in der Ausbildung begriffene Weiße Garde besichtigt. Nach seiner Rückkehr gab er Befehle für die Vorbereitungen zum Vormarsch des Jäger-Bataillons, das vorläufig nicht über die Åland-Schären hinaus nach Osten vordringen sollte. Die aufgebrachten Dampfer „Led" und „Baltic" stellte er für diese Unternehmung zur Verfügung, da das Eis bereits reichlich brüchig wurde. Ferner erließ er Anweisungen an den ältesten Seeoffizier vor Eckerö über verschiedene die innere Ordnung Ålands betreffende Fragen, die er mit dem Gouverneur v. Bonsdorff besprochen hatte.

Frühmorgens am 19. März schiffte sich Konteradmiral Meurer zur Rückkehr nach Danzig auf dem Sperrbrecher „Franken" ein, der ihn mit Unterstützung des Eisbrechers „3 Hamburg" bis Svenska Högarne bringen sollte; von hier wollte er mit den ihn erwartenden Depeschenbooten weiterfahren. Etwa 2 sm südlich der Stelle, wo am 9. März der Eisbrecher „Hindenburg" auf einer Mine verlorengegangen war, erfolgte auf „Franken", die genau auf dem vorgeschriebenen Kurs fuhr, eine heftige Minendetonation. Sofort lief der vorderste Raum voll Wasser, das Schiff konnte aber mit 8 sm Fahrt die Reise fortsetzen. Es lagen also südlich Eckerö zweifellos noch weitere einzelne Minen, und die bisher gesteuerten Kurse hatten anscheinend stets zufällig an ihnen vorbeigeführt. Der älteste Seeoffizier vor Eckerö wurde durch FT angewiesen, den Verkehr von und nach Eckerö auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken, bis ein genaues Minensuchen möglich und durchgeführt war. Auch sollten unverzüglich zur genauen Bezeichnung der Ein- und Auslaufkurse durch Richtlinien weitere Baken errichtet werden.

Zur Unterstützung für „Franken" wurde der Sperrbrecher „Steigerwald" durch FT. herangerufen, der westlich Ösel mit einer Minenaufgabe beschäftigt war, ferner wurde die Werft in Danzig um Entsendung von zwei Schleppern und einem Pumpendampfer ersucht. „Franken" erhielt Befehl, nach der Vereinigung mit „Steigerwald" über Libau an der Küste entlang nach Danzig zu gehen, wo sie am 21. März einlief.

Der Chef des Sonderverbandes schiffte sich am 19. März gegen Mittag mit seiner Begleitung auf „T 143" um und traf am 20. morgens in Danzig ein.

Vorbereitungen für den Marsch nach Hangö

Während der Abwesenheit des Chefs des Sonderverbandes waren seinen Anweisungen entsprechend die Vorbereitungen für den zweiten Operationsabschnitt eingeleitet und nach Möglichkeit gefördert worden. An erster Stelle stand die umfangreiche Tätigkeit der Minensuch- und -räumverbände, deren erfolgreiche Durchführung die Grundlage des ganzen Unternehmens bildete. Ein eingehender Operationsbefehl teilte dem Führer des Suchverbandes seine Aufgabe zu. Die Ungunst des Wetters und die noch immer schwierigen und wechselnden Eisverhältnisse machten es nötig, ihm alle irgend möglichen navigatorischen Hilfsmittel zur Verfügung zu stellen. Die Marinebefehlshaber von Libau und der Baltischen Inseln sowie das Küstenbezirksamt Kurland waren ersucht worden, die Hauptfeuer an der baltischen Küste in dem Arbeitsgebiet der Suchverbände baldmöglichst betriebsfähig zu machen. Die Feuer sollten dem Führer des Suchverbandes die Möglichkeit geben, während der Nächte sichere Ankerplätze unter der Küste für seine Verbände aufzusuchen. Auch mußte bei der Kürze der Tage und dem umfangreichen Arbeitspensum das Tageslicht aufs äußerste für die Minensuch- und -räumarbeiten ausgenutzt werden, so daß Anmarsch zum und Rückmarsch vom Arbeitsgebiet bei Dunkelheit zu erfolgen hatten. Später waren die Feuer für den Anmarsch des Sonderverbandes nach Finnland nötig. Dank der Arbeit aller beteiligten Stellen gelang es, sämtliche angeforderten Feuer innerhalb der gewünschten Zeit betriebsklar zu machen.

Die Erfahrungen bei der Eroberung der Baltischen Inseln hatten gezeigt, daß verankerte Fischdampfer nur bei gutem Wetter als zuverlässige navigatorische Markpunkte angesehen werden konnten. Bei der Ungunst der Jahreszeit, in der mit häufigen Stürmen und ausgedehnten Nebelperioden zu rechnen war, mußten die geschaffenen Fahrstraßen mit den dauerhaftesten und deutlichsten Mitteln bezeichnet werden; starkes Bojenmaterial und die Friedensfeuerschiffe mußten verwendet werden. Im Osten standen keine Feuerschiffe zur Verfügung; so mußten sie aus der westlichen Ostsee, einzelne sogar aus der Nordsee herangeholt werden. Auch sie waren rechtzeitig zur Stelle.

Um dem Suchverband etwas vorzuarbeiten, hatten die Sperrbrecher „Steigerwald" und „Gifhorn" den Auftrag erhalten, den Anmarschweg westlich der Baltischen Inseln bis zur Südgrenze des großen deutschen Sperrgebiets mit ihrem Gerät auf Minen nachzuprüfen. Ihre mitgeführten Flugzeuge sollten gleichzeitig den beabsichtigten weiteren Weg an der West- und Nordseite von Ösel und Dagö bis Tachkona und Odensholm, und wenn möglich auch weiter nordwärts über den Finnischen Meerbusen hinüber aufklären und ihr besonderes Augenmerk auf die Eisverhältnisse richten. Die Sperrbrecher wurden dazu nach Libau gelegt und liefen von hier am 15. März aus. Sie konnten jedoch nur den ersten Teil ihrer Aufgabe, das Nachprüfen der Anmarschwege bis zur Südgrenze des Sperrgebiets, ausführen; dichter Nebel, der vom 16. bis 19. März anhielt, verhinderte den Ansatz der Flugzeuge. Dann mußten sie ihre Tätigkeit abbrechen, da „Steigerwald" zur Hilfeleistung bei „Franken" gebraucht wurde und „Gifhorn", der nun dem Führer des Suchverbandes selber zugeteilt wurde, einige dringliche Reparaturen in Libau auszuführen hatte.

Abgesehen von solcher Gelegenheitsluftaufklärung wurde im Hinblick auf die Wichtigkeit einer dauernden Unterrichtung über die Eisverhältnisse im Operationsgebiet für eine laufende Luftaufklärung Sorge getragen. Seeflugzeuge kamen in dem eigentlichen Operationsgebiet wegen der Eisverhältnisse auf absehbare Zeit noch nicht in Betracht. Das Armeeoberkommando 8 in Riga (später Reval) wurde daher gebeten, dem Sonderverband für die Dauer seiner Operationen einige Landflugzeuge zu überlassen; es stellte die Fliegerabteilungen 16 (Stützpunkt Reval), 37 (Stützpunkt Hapsal) und 214 (Stützpunkt Windau) zur Verfügung. Ihnen wurden bestimmte Aufklärungsgebiete zugewiesen, dergestalt, daß das ganze Gebiet westlich einer Linie Reval bis etwa 50 km östlich Helsingfors über Hangö, die westlichen Åbo-Schären, das Seegebiet nördlich und westlich der Inseln Dagö und Ösel und dann südwärts bis etwa 100 km querab Libau überbrückt wurde. Zur einwandfreien Verbindung der Landflieger mit den Seestreitkräften wurde der Armee ein Marine-FT.-Offizier zugeteilt. Außerdem wurden vier Marinebeobachtungs-Fliegeroffiziere den genannten Fliegerabteilungen für die Aufklärungsflüge überwiesen. Diese Einrichtung hat sich während der ganzen Dauer der Unternehmung bewährt und wertvolle Meldungen über Eisverhältnisse und über Schiffsbewegungen im Operationsgebiet geliefert.

Der dem Führer des Suchverbandes am 19. März in Ergänzung mündlicher Anweisungen übermittelte Operationsbefehl besagte im wesentlichen, daß eine 2 sm breite, minenfreie Fahrstraße von Neufahrwasser nach Hangö so schnell wie möglich zu schaffen war. Sie sollte zunächst den alten, dauernd befahrenen Küstenweg Neufahrwasser—Hela—Brüsterort—Memel—Libau und von hier aus diejenigen Kurse benutzen, die bei der Eroberung der Baltischen Inseln vom damaligen Sonderverband befahren worden waren. Vom Endpunkt der Öselkurse war dann westlich und dicht nördlich Dagö vorbei bis zur Insel Odensholm zu steuern und von hier der Finnische Meerbusen in Richtung auf Hangö zu überqueren. Dem Führer des Suchverbandes war die Mittellinie der zu schaffenden 2 sm breiten Fahrstraße mit der Weisung angegeben, sich möglichst an diese anzulehnen und beim Auftreffen auf Sperren diese nach eigenem Ermessen zu umgehen oder zu durchbrechen; im letzteren Falle waren Sperrlücken von mindestens 1000 m Breite zu schaffen und durch haltbare Bojen, wenn möglich Leuchtbojen, zu bezeichnen. Inzwischen waren außer den bereits früher erwähnten Unterverbänden noch die 4. Minensuch-Halbflottille und der Chef der II. Minensuchflottille mit seinem Führerboot in Danzig eingetroffen (siehe Seite 368). Zusätzlich wurden dem Suchverband für die Dauer der Arbeiten noch folgende Fahrzeuge zugeteilt:

„Nautilus"
2 Sperrbrecher mit je 1 Flugzeug und mit dem Fliegeroffizier des Sonderverbandes,
2 Torpedoboote,
Vorpostenflottille Ost (16 Fischdampfer und Logger),
Tonnenleger „Kiel",
6 Feuerschiffe,
Lazarettschiff „Viola",
Öldampfer „Mannheim",

Kohlendampfer „Carresfield" und „Heworth",
später auch noch die U-Bootsjagdschule.

Der Aufmarsch dieser Streitkräfte sollte mit möglichster Beschleunigung nach Ermessen des Führers des Suchverbandes in Danzig oder Libau erfolgen; als Hauptstützpunkt war ferner nach Windau, als Nebenstützpunkte die Tagga-Bucht und die Kertel-Bucht nordöstlich Dagö in Aussicht genommen.

Die Minensuch- und -räumarbeiten

Am 20. März waren die Streitkräfte so weit herangezogen, daß der Führer des Suchverbandes den gemeinsamen Aufmarsch in Libau anordnen konnte. Er selbst lief am 20. März nachmittags an Bord seines Flaggschiffs „Beowulf" von Neufahrwasser nach Libau aus. Seine in einem ausführlichen Operationsbefehl niedergelegte Absicht ging dahin, am 21. März mittags die langsame Gruppe seines Verbandes, bestehend aus den Loggern und dem Feuerschiff „Adlergrund" im Schlepp des Schleppers „Voßlapp", nach Norden auf den vorgesehenen Kursen auslaufen zu lassen und selbst mit dem Rest seines Verbandes sechs Stunden später zu folgen. Der Verband sollte dabei in folgender Marschordnung fahren:

Führerboot „A 62" der II. Minensuchflottille,
4. Minensuch-Halbflottille (in Suchformation),

daneben auf der einen Seite:
Fischdampfergruppe der Vorposten-Halbflottille Ost
(in Suchformation)

auf der anderen Seite:
9. Minensuch-Halbflottille
(in Suchformation),

dahinter in Kiellinie:
Sperrbrecher „Gifhorn",
Mutterschiff „Ammon" der II. Minenräumdivision,
„Beowulf",
Öldampfer „Mannheim",
Tonnenleger „Kiel",
„Hilfslazarettschiff „Viola",
Kohlendampfer „Carresfield",
Kohlendampfer „Heworth".

Falls im Laufe des Vormarsches Minenräumen notwendig werden sollte, waren die Minenräumboote der II. Minenräumdivision auszusetzen und zusammen mit den zum Minenräumen eingerichteten M-Booten der 4. Minensuch-Halbflottille vorzuschicken.

Dieser Plan erfuhr gleich zu Anfang eine unliebsame Verzögerung, da am Auslauftage, dem 21. März, dichter Nebel herrschte, der auch während des ganzen folgenden Tages anhielt, so daß etwa 48 Stunden verlorengingen. Erst am 23. März morgens gegen 7 Uhr klarte es auf; nun wurde sofort der Vormarsch angetreten. „T 155" und „T 160" liefen voraus, um mit Hilfe von Landpeilungen die auf der Anmarschstraße gelegenen Ansteuerungspunkte bis zu dem westlich Ösel gelegenen Punkt 12 genau festzulegen.

In der Nacht vom 23./24. März erreichte der Verband die Südgrenze des zu durchquerenden großen Minengebiets, ohne auf Minen gestoßen zu sein und ging dort zu Anker.

Am nächsten Morgen wurde bei frischem Nordwestwind und beträchtlichem Seegang der Marsch planmäßig fortgesetzt, der Punkt 12 durch das Feuerschiff „Adlergrund" bezeichnet und mit Nordkurs bei häufig auftretenden Nebelschwaden und Schneeböen weitergefahren. Um 18 Uhr schlippte bei der 9. Minensuch-Halbflottille das Suchgerät aus, so daß mit dem Vorhandensein von Minen zu rechnen war. Die einsetzende Dunkelheit erlaubte das Absuchen der Stelle nicht mehr, zudem frischte der Wind stark auf. Der Verband ankerte daher, und die Minensuchboote erhielten Befehl, günstigere Ankertiefen unter Land bei Dagerort aufzusuchen.

Der 25. März brachte Sturm aus Ostnordost bei Temperaturen bis zu —9°, so daß an ein Weiterarbeiten an diesem Tage nicht zu denken war. Auch die großen Fahrzeuge mußten wegen der groben See, die über Nacht aufgekommen war, einen geschützten Ankerplatz unter Land suchen; dicht unter der Südküste der Halbinsel Dagerort wurde ein solcher gefunden. Der Tag wurde zur Ergänzung der Betriebsstoffe ausgenutzt; diese machte, obwohl alle Fahrzeuge dicht unter Land lagen, wegen des Seegangs beträchtliche Schwierigkeiten und führte zu manchen Beschädigungen von Booten und Dampfern.

Während der Suchverband infolge der Wetterlage zur Untätigkeit unter Dagö verurteilt war, traf ein Funkspruch des Sonderverbandes bei ihm ein: „Seine Majestät der Kaiser haben befohlen, daß das Expeditionskorps nach Finnland sobald wie möglich auszulaufen hat." Der Führer des Suchverbandes war in einer wenig beneidenswerten Lage: einerseits trieb ihn der Wunsch des Obersten Kriegsherrn, das Ziel mit äußerster Beschleunigung anzustreben, der auf die sich häufenden Hilferufe aus Finnland zurückzuführen war, zur Wiederaufnahme der Arbeit, andererseits unterband ein unerbittlicher, steifer Ostnordost mit starkem Schneetreiben jede Tätigkeitsmöglichkeit. Aber es half nichts, die Geduldsprobe mußte von ihm und seinem Verbande ertragen werden.

Erst am 27. März gegen Mittag hatte sich das stürmische Wetter soweit beruhigt, daß Anker gelichtet und wieder an die Arbeit gegangen werden konnte. Die Suchverbände und Loggeraruppen stellten an diesem Nachmittag einen etwa 2 000 m breiten Streifen zwischen den Punkten 13 und 14 fertig. Die Arbeiten waren dadurch erschwert, daß die in den Seekarten eingetragenen Wassertiefen zu groß angegeben waren, so daß die Geräte häufig durch Grundberührung ausschlippten.

Der folgende Tag, der 28. März, begann unglücklich: gegen 5.30 Uhr lief der Fischdampfer „Amrum-Bank" von der 9. Minensuch-Halbflottille in der Nähe von

Punkt 14 auf eine Mine und sank; zum Glück konnte die gesamte Besatzung bis auf einen Mann gerettet und auf dem Hilfslazarettschiff „Viola" untergebracht werden. Der Vorfall zeigte, daß hier an der Grenze des großen russischen Verseuchungsgebiets am Eingang zum Finnischen Meerbusen mit verhältnismäßig flachstehenden Minen zu rechnen war. Die II. Minenräumdivision erhielt daher Befehl, die Motorboote auszusetzen und mit ihnen zum Räumen an die gefundene Sperre heranzugehen. Inzwischen hatte aber der Wind aus Südwest so schnell zugenommen, daß die kleinen Motorboote nicht mehr arbeiten konnten. Eine weitere unliebsame Verzögerung erlitten die von den Suchverbänden unterdes fortgesetzten Sucharbeiten dadurch, daß Treibeis auftrat, und die Bojen, die das Suchgerät trugen, im Eise unterzuschneiden begannen. Gegen 14.30 Uhr hatte der Wind bereits wieder eine Stärke von 6 bis 8 erreicht, so daß der Führer des Suchverbandes sich schweren Herzens erneut entschließen mußte, die Arbeiten insgesamt abzubrechen und die Verbände sofort unter Land zu schicken. Da der Wind aus südöstlichen Richtungen wehte, wurden diesmal Ankerplätze nördlich der Halbinsel Dagerort aufgesucht und der Nachmittag abermals zum Auffüllen der Bestände ausgenutzt. Am Abend traf, von der Nordsee kommend, als Ersatz für die havarierte „Franken" der Sperrbrecher „Solingen" beim Suchverband ein.

Auch diesmal ließ ein Telegramm des Sonderverbandes den Führer des Suchverbandes und seine Streitkräfte das untätige Liegen besonders schwer empfinden. Gegen 17.30 Uhr ging folgender Funkspruch ein: „Annehme, daß Arbeiten bis 31. März soweit gefördert werden, daß 31. März Auslaufen der Transportflotte erfolgen kann." Der Funkspruch war eine Folge des Drucks der heimischen Zentralbehörden auf den Sonderverband zu raschem Vorgehen, die ihrerseits vom Ministerpräsidenten Svinhufvud und General v. Mannerheim gedrängt wurden; diese bezeichneten in Telegrammen die Lage als äußerst bedrohlich und jede Verzögerung in der Ankunft der Ostseedivision als schicksalsschwer.

Fregattenkapitän v. Rosenberg hatte bereits versucht, die Fahrstraße in dem minenverseuchten Gebiet abweichend von der befohlenen Linie etwas nördlicher zu verlegen, um auf tieferem Wasser das häufige Ausschlippen der Geräte durch Grundberührung zu vermeiden, durch welches das Vorwärtskommen erheblich verlangsamt wurde. Der Versuch hatte nur zum Teil Erfolg; überdies wurden auf dem neuen Weg fünf Sperren festgestellt und auch diese zum Teil auf ungünstigen Wassertiefen. Um hier Sperrlücken zu schaffen, bedurfte es bei der ungünstigen Wetterlage und der geringen Zahl von Räumbooten längere Zeit, schätzungsweise fünf Arbeitstage. Der Führer des Suchverbandes entschloß sich daher in Übereinstimmung mit dem Chef der II. Minensuchflottille, der die Sucharbeiten leitete, zu einer grundlegenden Änderung und ordnete an, die Fahrstraße etwa 7 sm weiter nördlich durch das alte russische Verseuchungsgebiet zu legen. Er ging dabei von der Überlegung aus, daß diese russischen Sperren, die nach vielen übereinstimmenden Angaben zu Anfang des Krieges gelegt waren, zu einem großen Teil inzwischen durch Wind, Seegang und Eis unwirksam geworden sein würden, um so mehr, als die Russen im allgemeinen die von ihnen selbst verseuchten Gewässer zu meiden und Sperren nicht auszubessern und zu erneuern pflegten. Der Leiter der Sucharbeiten wurde

daher angewiesen, die Fahrstraße nördlich Glotowa-Serbina- und Apollo-Bank durchzubrechen.

Mit den neuen Arbeiten wurde am 30. März begonnen. Bereits gegen Abend war die Position 18 erreicht. Auf dem neuen Kurs waren an diesem Tage zwei Sperren gefunden worden, deren eine durchbrochen wurde, während die andere umgangen werden konnte. Am Tage darauf stieß man noch auf eine dritte Sperre, die ebenfalls durchbrochen wurde. Nunmehr konnte dem Sonderverband gemeldet werden, daß die Fahrstraße im großen und ganzen hergestellt war, wenn sie auch auf einzelnen Strecken noch nicht in der gewünschten Breite abgesucht war. Zu ihrer Verbreiterung wurden am 1. April, der inzwischen auf Grund der günstigen Meldungen des Suchverbandes vom Chef des Sonderverbandes als 1. Operationstag festgesetzt worden war, die Arbeiten fortgeführt; gleichzeitig wurden die noch fehlenden Feuerschiffe auf ihre Stellungen ausgelegt. Am Abend des 1. April war die gesamte Fahrstraße auf 2 sm Breite abgesucht, in den beiden nicht zu umgehenden Sperren war je eine Sperrlücke von 1 sm Breite geschaffen, und die Fahrwasserbezeichnung war vollendet. Wind und Wetter, Kälte und Treibeis hatten die Arbeiten sehr erschwert und den Minensuchern hart zugesetzt; aber in unerschütterlicher Arbeitsfreudigkeit hatten sie ihre Aufgabe in kürzestmöglicher Zeit durchgeführt. Bedauerlicherweise fanden die Minensuch- und -räumarbeiten zur Schaffung der Fahrstraße nach Hangö einen schmerzlichen Abschluß, da noch am letzten Vormittag das Vorpostenboot „Saturn" von der Vorposten-Halbflottille Ost auf eine Mine lief und mit seiner ganzen Besatzung von 14 Mann sank.

Vorbereitungen auf der Transportflotte

Während auf See die Minensuch- und -räumverbände die Fahrstraße für den Sonderverband mit der Transportflotte zu bahnen bemüht waren, wurden im Hafen unter Leitung des Führers der Transportflotte, Kapitän zur See Irmer, die Vorbereitungen für die Einschiffung der Truppen getroffen. Dabei wurden die Erfahrungen der Ösel-Unternehmung weitestgehend ausgenutzt. Im ganzen waren etwa 9 000 Mann mit allem Zubehör, fünf Batterien Feldartillerie, zwei Batterien Fußartillerie, sehr vielen Fahrzeugen und umfangreichem Massengut einzuschiffen, wofür elf Dampfer und zwei kleinere Reservedampfer zur Verfügung standen (Kriegsgliederung der Ostseedivision siehe Beilage 12). Die Beladungs- und Einschiffungspläne wurden in Zusammenarbeit mit dem Stabe der Ostseedivision aufgestellt. Eine Ein- und Ausschiffungsleitung stand dem Führer der Transportflotte zur Seite. Bereits am 13. März war mit dem Einladen des Massenguts begonnen worden. Die verfügbare Zeit gestattete, die Truppen durch häufige Einschiffungs- und Landeübungen an die ihnen ungewohnten Aufgaben zu gewöhnen. Der Chef des Sonderverbandes ordnete an, daß vom 26. März 8 Uhr morgens ab alles so klar zur Einschiffung sein sollte, daß diese innerhalb 24 Stunden durchgeführt und die Transportflotte marschklar sein konnte. Dementsprechend wurde die Hälfte der Pferde am 25. eingeschifft mit der Maßgabe, bei längerer Wartezeit bis zur Abfahrt sie gegen die andere Hälfte

auszutauschen. Bezüglich der Landung in Hangö kam es der Ostseedivision zunächst auf die schnelle Ausschiffung der Truppen mit Pferden und Fahrzeugen an, während das Massengut erst in zweiter Linie stand. Sie wurde darauf aufmerksam gemacht, daß die Ausschiffung der gesamten Artillerie und Fahrzeuge bei Vorhandensein von Scholleneis etwa fünf Tage, ebensogut aber auch erheblich länger dauern könne.

Am Ostersonntag, dem 31. März, ankerte die Transportflotte mit Ausnahme des Führerschiffs „Bahia Castillo", auf dem Kommandeur und Stab der Ostseedivision eingeschifft waren, auf Neufahrwasser-Reede. Als letzter Dampfer war „Equity" ausgelaufen, auf der nachmittags noch 450 Weißgardisten eingeschifft worden waren. Diese stammten meist aus Helsingfors und waren quer über das Eis des Finnischen Meerbusens marschiert; sie hatten Danzig mit der Bahn gerade noch rechtzeitig zur Teilnahme an der Unternehmung erreicht.

Operative Vorbereitungen

Sofort nach der Rückkehr des Chefs des Sonderverbandes aus Eckerö begannen am 20. März die Besprechungen innerhalb seines Stabes und mit dem Stabe der Ostseedivision über den Anmarsch nach Hangö und über die seemännischen und militärischen Einzelheiten der Landung in Hangö.

Auf Grund der Erfahrungen der Ösel-Unternehmung wurde die Transportflotte in drei Transportgruppen unterteilt, die jede von einem Kriegsschiff zu führen war: die erste Transportgruppe, bestehend aus den Dampfern „Bahia Castillo", „Buenos Aires", „Kassel", „Frankfurt" und „Equity" von „Kolberg", die zweite Transportgruppe „Schleswig", „Chemnitz" und „Hannover" von „Nautilus", die dritte Transportgruppe „Habsburg", „Altenburg" und „Gießen" von „Möwe". Die Gruppen waren navigatorisch selbständig. Die Linienschiffe mit zwei Torpedobooten und dem Verkehrsdampfer „Vorwärts" sollten die Spitzengruppe bilden, später gegen Minen gesichert durch die 4. Minensuch-Halbflottille und die Sperrbrecher mit dem Eisbrecher „Sampo". Der Abstand zwischen der Linienschiffsgruppe und der ersten Transportgruppe wurde auf 5 sm, die weiteren Gruppenabstände auf 30 sm festgesetzt, um bei unvorhergesehenen Hemmungen ein Stauchen in der Linie zu vermeiden. Als Grundfahrt des Gros und der Transportflotte war bis zum Einsetzen der Minensicherung 10 sm, von da ab 9 sm bestimmt.

Für den 2. Operationstag war ein Sammelpunkt südwestlich Dagerort festgesetzt, an dem die von Libau kommende Schleppergruppe, geführt von „T 155" und bestehend aus dem Pumpendampfer „Norder", den drei Schleppern „Boreas", „Voßlapp" und „Schulau" mit den 2 500-t-Seeleichtern im Schlepp und dem kleinen Transportdampfer „Arnold Köpke", sowie „A 62" mit der 4. Minensuch-Halbflottille und „Sampo" zum Gros stoßen sollten. Von hier ab war mit Minensicherung zu fahren. Die Schleppergruppe hatten den Beschluß der Linie zu bilden.

Die navigatorische Führung der an der Spitze marschierenden Minensuch- und Sperrbrechergruppe sollte dem Chef der II. Minensuchflottille, Kapitänleutnant Doflein, auf „A 62" übertragen werden. Er hatte die Marschfahrt so einzurichten, daß

die 4. Minensuch-Halbflottille am 3. Operationstag eine halbe Stunde vor Sonnenaufgang querab der Insel Russarö stand.

Kurz zuvor, nach Passieren der Untiefen bei Makarowa, sollte eine Rotte der 4. Minensuch-Halbflottille in Richtung auf die Ostseite von Russarö abschwenken und mit ausgebrachtem Gerät den Verkehrsdampfer „Vorwärts" mit einem Offizier als Parlamentär und 50 Mann zur Besetzung der Inselbatterie an Russarö heranbringen.

Der Führer des Suchverbandes hatte mit „Beowulf", „T 141", dem Tonnenleger „Kiel", der 9. Minensuch-Halbflottille, der Vorposten-Halbflottille Ost, „Ammon" und der II. Minenräumdivision den Sonderverband in der Nähe von Position 18 zu erwarten.

Beim Erreichen von Hangö Reede sollte die 4. Minensuch-Halbflottille die Geräte aufnehmen, worauf die Motorboote der II. Minenräumdivision die Reede von Minen abzusuchen und daran anschließend den Hafen nördlich der Kaianlagen auf Minen, navigatorische Hindernisse und Entlademöglichkeiten zu untersuchen hatten.

Sowie Reede und Hafen von Hangö abgesucht waren, sollte die erste Gruppe der Transportflotte den Befehl zum Einlaufen erhalten, worauf alle weiteren Einzelheiten der Ausschiffung vom Führer der Transportflotte zu regeln waren.

Zur militärischen Deckung des Unternehmens war beabsichtigt, im Morgengrauen des 3. Operationstages die Linienschiffe in einer vorher festgelegten Bombardementsstellung vor Russarö Aufstellung nehmen zu lassen. Unter ihrem Schutz hatte das Parlamentärfahrzeug mit weißer Flagge in Russarö zu landen und der des Russischen mächtige 3. Flaggleutnant, Leutnant z. S. Rieckhoff, als Parlamentäroffizier die Besatzung zur sofortigen Übergabe aufzufordern.

Im Falle der Weigerung sollte die Beschießung durch die Linienschiffe ohne Verzug beginnen und gleichzeitig ein Bombenangriff der Landflugzeuge der Fliegerabteilung 16 und 37 auf die Befestigungen der Insel Russarö erfolgen; die Flugzeuge hatten mit Morgengrauen des 3. Operationstages über Russarö und Hangö zu stehen. Im Anschluß an den Bombenangriff waren die Flugzeuge als Artilleriebeobachter für die Linienschiffe vorgesehen.

Die Ostseedivision schlug vor, gegebenenfalls einen Teil der Transportflotte in Lappvik zu landen, um den Feind, wenn möglich, auf der Halbinsel Hangö-Udde abzuschnüren. Dieser Vorschlag mußte vorläufig abgelehnt werden, denn es war unmöglich, das sicherlich noch vereiste Seegebiet auf Minen abzusuchen, auch war es ungewiß, ob zuverlässige Lotsen dorthin rechtzeitig zu erhalten waren. Andernfalls wäre es darauf hinausgekommen, den einzigen vorhandenen, wirklich brauchbaren Eisbrecher „Sampo" ohne zwingende Notwendigkeit aufs Spiel zu setzen. Die Ostseedivision sah von der Diversion nach Lappvik ab; ihrer Bitte, Lappvik als Verproviantierungsbasis der Division vorzusehen, sollte sobald wie möglich entsprochen werden.

Betreffs des Hafens und der Stadt Hangö selbst wurde vereinbart, daß der Ostseedivision nur die erste taktische Besetzung zufallen sollte, während die weitere Sicherung von Hangö, insbesondere der Munitions- und Proviantvorräte, Sache der Marine sein würde. Demgemäß wurde beim Admiralstab der Marine die Kommandierung eines älteren Seeoffiziers als Ortskommandant und die Stellung eines

Marinekommandos von etwa 250 Mann für den Wach- und Sicherungsdienst erbeten, das vom Befehlshaber der Marineanlagen in Kurland zusammengestellt und rechtzeitig zur Einschiffung nach Danzig überführt wurde.

Über das Vorgehen des Jäger-Bataillons 14 von Åland nach Åbo waren sich Sonderverband und Ostseedivision einig: die Unternehmung wurde als äußerst wichtig bezeichnet; die Jäger sollten nach Möglichkeit gleichzeitig mit der Hauptlandung der Division in Hangö Åbo erreichen. Zum Schutz der Åland-Inseln und der deutschen Vorräte daselbst sollte eine Kompanie Jäger dort zurückgelassen werden. Entsprechend der Vereinbarung zwischen dem Chef des Sonderverbandes und dem Kommandeur der Ostseedivision unterstand die Åbo-Unternehmung bis zum Eintreffen der Jäger in Åbo dem Sonderverband, dann ging die Leitung an die Ostseedivision über. Dementsprechend wurden die Vorbereitungen für die Überführung vom Sonderverband getroffen und die ersten Befehle für den Marsch gegen Åbo erteilt.

Inzwischen marschierten die noch fehlenden Streitkräfte in Danzig auf. Am 24. März traf der Sperrbrecher „Solingen" als Ersatz für „Franken" in Neufahrwasser ein und wurde zum Führer des Suchverbandes nach Dagö weitergesandt. Am nächsten Tage folgte „Posen" mit dem 2. Admiral des I. Geschwaders, Konteradmiral Hartog, am 29. März lief „Kolberg" in Danzig ein, und der Hilfskreuzer „Möwe" ankerte auf der Reede von Neufahrwasser.

Am gleichen Tage kam aus Libau mit dem Verkehrsdampfer „Vorwärts" das oben erwähnte, für Hangö bestimmte Marinekommando in Stärke von 1 Kompanieführer, Kapitänleutnant d. R. Bartz, 3 Offizieren, 1 Feldhilfsarzt, 38 Deckoffizieren und Unteroffizieren und 221 Mann in Danzig an und wurde mit etwa 200 Köpfen auf „Westfalen" eingeschifft. Der Rest wurde für Russarö bestimmt und blieb auf „Vorwärts". Damit waren alle Vorbereitungen für den Vormarsch getroffen.

Auch ohne das telegraphische und telephonische Drängen der heimischen Dienststellen lag es dem Chef des Sonderverbandes am Herzen, den Vormarsch sobald wie möglich anzutreten. Eine Überhastung der seemännischen Vorbereitungen mußte unter allen Umständen vermieden werden, sollte nicht die Überführung der Ostseedivision ernstlich gefährdet werden. Führer und Streitkräfte hatten sich der damit verbundenen Geduld- und Nervenprobe zu unterziehen, so schwer es fiel.

Am 29. März abends entschloß sich Konteradmiral Meurer, den Einschiffungsbefehl an Transportflotte und Ostseedivision für den 30. März 5 Uhr morgens zu geben, obwohl mit dem Auslaufen am 31. März noch nicht bestimmt gerechnet werden konnte. Jedenfalls hatte der Führer der Transportflotte auf diese Weise die Zeit, seine Schiffe tagsüber zu verholen und konnte ein nächtliches Verholen der schwer manövrierenden Schiffe in dem engen Hafenkanal vermeiden. Dank der häufig abgehaltenen Übungen ging die Einschiffung am 30. März rasch vor sich und war bereits mittags beendet. Am Ostersonntag, dem 31. März, lag die Transportflotte mit Ausnahme des Führerschiffs „Bahia Castillo" auf Neufahrwasser-Reede auslaufbereit zu Anker.

Auf Grund der günstigen Lagemeldungen des Führers des Suchverbandes, der am 30. März abends bis zum Punkt 18 vorgedrungen war, setzte der Chef des Sonderverbandes am 31. März mittags den 1. Operationstag auf den 1. April fest und

benachrichtigte alle in Betracht kommenden Stellen. Auch die Wettervorhersage war günstig, mit gleichbleibenden südöstlichen Winden von geringer Stärke und mit ruhiger See war zu rechnen.

Der Vormarsch und die Landung in Hangö

Bei klarem, sonnigen Wetter setzte sich der Sonderverband am 1. April 8 Uhr vormittags von Neufahrwasser-Reede aus in Marsch. An der Spitze stand „Westfalen", dahinter „Posen" und der Verkehrsdampfer „Vorwärts"; in einem Abstand von 5 sm folgte die erste Gruppe der Transportflotte, geführt von „Kolberg", 30 sm dahinter geschlossen die zweite und dritte Gruppe, zunächst geführt von „Möwe". „Nautilus" war noch mit dem Auslegen der Feuerschiffe beschäftigt und konnte daher erst am 2. Operationstag nachmittags die Führung der zweiten Gruppe übernehmen.

Aus Libau liefen am 1. Operationstag der Sperrbrecher „Steigerwald", die Schleppergruppe und „Sampo" so aus, daß sie den festgesetzten Sammelpunkt am 2. Operationstag rechtzeitig erreichen konnten.

Am 2. April mittags wurde das Minengebiet westlich Ösel planmäßig erreicht und zunächst der gleiche Kurs aufgenommen wie bei der Eroberung der Baltischen Inseln. An Stelle der Fischdampfer, die damals die navigatorischen Punkte bezeichneten, lagen jetzt die guten Feuerschiffe „Helgoland", „Bülk", „Adlergrund" usw. aus. Gegen 14 Uhr kam mit „T 141 " der Führer des Suchverbandes, Fregattenkapitän v. Rosenberg zur Meldung über den Stand der Minenarbeiten an Bord des Flaggschiffs. Das Ergebnis war in jeder Hinsicht befriedigend. Wenn auch die Durchfahrtslücken durch die Sperren nicht allzu breit waren, so durfte man doch dank der umfangreichen und sorgfältigen Sperrbezeichnungen hoffen, daß sie ohne zu große Schwierigkeiten zu passieren sein würden. Die vom Führer des Suchverbandes vorbereiteten Segelanweisungen wurden durch Torpedoboote sofort an alle Streitkräfte ausgefahren.

Die vom A. O. K. 8 durch FT. übermittelten Flugzeugaufklärungen waren sehr nützlich. Danach war der Finnische Meerbusen nördlich der Linie Dagerort—Packerort bis nahe an die Schären der Nordküste so gut wie eisfrei, auch die Reede von Russarö hatte nur wenig Eis, der Hafen von Hangö dagegen war bis 1 sm südlich der Mole noch mit Eis bedeckt, das aber bereits brüchig zu sein schien. Im Hafen lagen an der Mole ein größerer Dampfer mit zwei Schornsteinen, mehrere Vorpostenboote und einige kleinere Fahrzeuge. Es war anzunehmen, daß es mit Hilfe von „Sampo" gelingen würde, der Eisschwierigkeiten Herr zu werden.

Um 18 Uhr war der Sammelpunkt erreicht. Nur die 4. Minensuch-Halbflottille steckte noch in einem Eisfeld nördlich Dagerort. „Sampo" brachte sie jedoch bald frei, und der Vormarsch ging planmäßig hinter ihr und der Sperrbrechergruppe weiter.

Durch die neuerdings eingetretene Kälte schienen sich die Eisverhältnisse wieder ungünstiger zu gestalten. Es war zu befürchten, daß der Hafen von Hangö doch stärker vereist sein könnte als bisher angenommen war. Im Einvernehmen mit der Ost-

seedivision wurde daher angeordnet, daß vom Führer der Transportflotte ein Stoßtrupp von 600 Mann bereitzustellen und sofort nach dem Einlaufen von „Westfalen" in den Hafen durch Torpedoboote und Schlepper zu landen war, um etwaigen Widerstand zu brechen und die wichtigsten Anlagen zu besetzen. Für den gleichen Zweck sollte das Hangö-Kommando auf „Westfalen" klargemacht werden.

Um 19 Uhr wurden die ersten Felder von losem Treibeis passiert, die Minensucher konnten aber noch mit Gerät fahren.

Am 3. April 2 Uhr morgens übermittelten das Armeeoberkommando die Meldung eines Flugzeugs vom vorhergehenden Tage, wonach im Hafen von Hangö neben einem großen Dampfer — offenbar einem U-Bootsmutterschiff — zwei große, dunkel gestrichene U-Boote mit laufendem Motor gelegen hätten. Auf dem Bahnhof hätte kein Zugverkehr stattgefunden. Die 4. Minensuch-Halbflottille erhielt den Befehl, etwaige U-Boote im Hafen am Auslaufen zu verhindern und sie zu besetzen.

Gegen Abend verschlechterte sich das Wetter, der Südostwind frischte auf, und es fing an zu regnen: die Sichtigkeit blieb trotzdem gut. Das gerade in Betrieb genommene Leuchtfeuer von Tachkona gab gute Peilungen. Das Gros und die erste Gruppe der Transportflottille durchfuhr ohne Schwierigkeiten das Sperrgebiet. Der zunehmende Wind erweckte gewisse Bedenken, da die hoch aus dem Wasser liegenden Transportschiffe stark trieben und somit Gefahr bestand, daß sie in Sperrlücken in der Dunkelheit nicht sicher passieren würden. In Anbetracht der im übrigen nicht ungünstigen Wetterverhältnisse und der guten Sperrlückenbezeichnung beschloß der Chef des Sonderverbandes, auf jeden Fall durchzuhalten. Die gewählte Marschform — einzelne navigatorisch selbständige Gruppen, geführt durch Kriegsschiffe — bewährte sich wiederum, und die gute seemännische Handhabung der Transportschiffe durch ihre Kapitäne brachte alle Schiffe sicher durch die Sperrlücken.

Inzwischen hatten sich die Teile des Suchverbandes, die nicht vor dem Gros marschierten, südöstlich Hangö außer Sicht von Land zu Anker versammelt.

Frühmorgens stand „Westfalen" zur festgesetzten Zeit vor der Einfahrt nach Hangö. Voraus fuhren die Minensucher, gefolgt von den Motorbooten der II. Minenräumdivision, dahinter das Parlamentärfahrzeug, hinter ihm die Sperrbrecher.

Es begann zu dämmern, leichter Dunst lag vor allem im Westen, so daß die Insel Russarö noch nicht ausgemacht werden konnte, als die weiter entfernte Kirche von Hangö schon zu sehen war. Eine geringe Verzögerung erlitt der Vormarsch dadurch, daß Treibeis das Suchgerät der Minensucher zum Ausschlippen brachte, so daß die Sperrbrecher nach vorn gezogen werden mußten.

Um 5.30 Uhr landete der Parlamentär auf Russarö, während die Linienschiffe sich in etwa 80 hm Entfernung hielten, klar zum Feuereröffnen. Auf den Batterien bewegte sich nichts, nur am Leuchtturm standen einige winkende Menschen. Zehn Minuten später meldeten weiße Sterne — das verabredete Signal —, daß Russarö sich bedingungslos ergeben hatte. Leutnant z. S. Rieckhoff hatte eine Besatzung von nur 30 Mann angetroffen; die Geschütze waren ohne Verschlüsse. Er wurde an den Fernsprecher geführt und mit dem Kommandanten von Hangö, einem russischen Korvettenkapitän, verbunden. Dieser erklärte seine volle Neutralität und bat den Parlamentär, nach eigenem Ermessen zu verfahren.

Inzwischen hatten sich die Minensucher weiter vorgeschoben, „Westfalen" stand querab Russarö. Da die erwarteten Armeeflugzeuge ausgeblieben waren, wurden zwei Seeflugzeuge von den Sperrbrechern ausgesetzt. An der Mole erfolgte eine schwere Detonation, der dort liegende Dampfer geriet mit starker Rauchentwicklung in Brand; unmittelbar danach wurden noch mehrere Detonationen in seiner Nähe beobachtet; wie sich herausstellte, hatten die Russen das U-Bootsmutterschiff und vier U-Boote gesprengt; die U-Boote lagen unter Wasser, von einem ragte das Sehrohr heraus. Man sah einen Eisenbahnzug eilends nach Osten abdampfen; auf dem Rathaus wehte eine riesige rote Flagge im scharfen Südostwind. Über Hafen und Stadt kreisten die deutschen Seeflugzeuge.

Bucht und Reede von Hangö waren mit dichtem Treibeis bedeckt. Minensuchen war ausgeschlossen, die Sperrbrecher gingen daher mit hoher Fahrt vor, stoppten aber bald und meldeten Minenoberflächenstände in der Einfahrt.

Die Meldung hielt den Vormarsch zunächst auf, da es Mittel, Minen im Eise zu räumen, nicht gab. „Westfalen" ankerte und „Sampo" holte vom Leuchtturm Gustavswärn mehrere Lotsen ab, die sich über das Eis dem Flaggschiff näherten. Sie meldeten übereinstimmend, daß es im Hafen niemals Minen gegeben habe und erboten sich, jedes Fahrzeug einzulotsen.

Die Sperrbrecher und „Sampo" erhielten darauf Befehl, das Treibeis in der Bucht weiter aufzubrechen. Die drei Oberflächenstände erwiesen sich als im Eise treibende Minen, die merkwürdigerweise genau in der Einfahrt in einer geraden Linie zusammengetrieben waren. Die Torpedoboote liefen in den Hafen ein; der Vortrupp wurde an Land geworfen, und bald verschwand die rote Flagge auf dem Rathaus.

Um 6.35 Uhr war die deutsche Kriegsflagge auf Russarö gesetzt worden, um 7.30 Uhr wehte sie auf dem Leuchtturm von Hangö, dem höchsten Punkt der Stadt. Schnell war die Stadt von Resten der Roten Garde gesäubert.

Kurz vorher war der Befehl zum Einlaufen an die Transportflotte gegeben worden, und bald lag die ganze Flotte zu Anker, während Fregattenkapitän v. Rosenberg mit seinen Minensuchverbänden bereits an der Arbeit war, einen minenfreien Weg für den dritten Operationsabschnitt nach Reval zu bahnen.

Ungesäumt begann die Ausschiffung. Schiffs- und Pferdeboote konnten im Treibeis nicht verwendet werden, dafür übernahmen Torpedoboote, Schlepper und Logger die Beförderung an Land. Die drei großen Transportdampfer konnten an den Kai gelegt werden, obwohl das brennende Mutterschiff der russischen U-Bootsflottille und neben ihm die versenkten U-Boote dort lagen. Am Abend um 20 Uhr waren insgesamt bereits ausgeladen: sämtliche Offiziere und Mannschaften, alle Maschinengewehre und Feldküchen, 875 Pferde und 178 Fahrzeuge, eine vorzügliche Leistung der Transportflotte und der Ausschiffungsleitung, besonders in Anbetracht der Eisverhältnisse im Hafen. Bis zum 5. April abends war alles, was die Ostseedivision zum Vormarsch brauchte, ausgeschifft.

Dank der guten operativen Anlage und Durchführung der Unternehmung, der vorzüglichen Arbeit des Minensuchverbandes und der sicheren Handhabung der Schiffe war

der zweite Operationsabschnitt schnell und, abgesehen von den beiden Minensuchbooten, ohne Verluste durchgeführt.

Die Unternehmung des Jäger-Bataillons 14 gegen Åbo

Der Kommandant „Rheinland" und das Jäger-Bataillon 14 hatten vom Chef des Sonderverbandes bei seiner Anwesenheit in Eckerö am 17./18. März den Befehl erhalten, die Unternehmung gegen Åbo derart vorzubereiten, daß sie vom 30. März ab auf FT.-Befehl hin jederzeit anlaufen konnte. Am 31. März mittags übermittelte der Sonderverband den Befehl der Ostseedivision, das Bataillon solle am 2. April mittags in Åbo eintreffen, die Division erwarte seine Ankunft in Salo spätestens am 7. April. Der Kommandant „Rheinland" meldete, der befohlene Termin könne nicht innegehalten werden, da der Dampfer „Led" nicht fahrbereit sei. Das Schiff war durch Eispressung leck geworden und hatte nicht rechtzeitig hergestellt und fahrbereit gemacht werden können. Später ergaben sich noch andere unvorhergesehene Schwierigkeiten beim Abmarsch, die bei umsichtigerer Vorbereitung vielleicht hätten vermieden werden können. Besonders störend wirkte sich aus, daß das Eis in den Schären infolge der ungewöhnlich milden Witterung sehr viel weniger tragfähig war, als zunächst angenommen werden konnte, der Dampferverkehr ohne Eisbrecherhilfe aber noch nicht möglich war.

2 Jägerkompanien, 1 MG.-Kompanie und ½ Bootskanonenkompanie waren am 2. April bis Mussala gelangt und beabsichtigten am folgenden Abend Korpo und Nagu von Roter Garde zu säubern, die dort in anscheinend beträchtlicher Zahl stand und von Åbo aus laufend verstärkt wurde. Eine weitere Kompanie und der Bataillonsstab waren auf dem Wege nach Mussala. Der Rest des Bataillons mit Wagen und Pferden stand auf „Baltic" am 3. April vormittags bei Kråkskär, kam aber nur noch langsam vorwärts. Am 4. April abends traf über „Rheinland" vom Bataillon die Meldung ein, daß der Widerstand auf der Insel Nagu so stark sei, daß Unterstützung geschickt werden müßte. Da inzwischen auch Nachrichten eingegangen waren, daß in Åbo beträchtliche rote Verbände zusammengezogen würden, und da die Kämpfe auf Nagu gezeigt hatten, daß der Widerstand der Roten Garde unterschätzt worden war — die Jäger hatten 13 Tote, darunter 5 Weißgardisten, 16 Verwundete und mehrere Vermißte —, hob der Kommandeur im Einvernehmen mit dem Chef des Sonderverbandes den Befehl zum Marsch auf Åbo auf. Als dann am späten Abend des 4. April das Bataillon meldete, zwischen Nagu und Korpo sei offenes Fahrwasser, das beabsichtigte Landunternehmen sei infolgedessen überhaupt unmöglich, es möge ein Kriegsschiff zur Unterstützung gesandt werden, wurde in einer Besprechung zwischen Kommandeur der Ostseedivision und Chef des Sonderverbandes beschlossen, dem Bataillon, das auf den Inseln westlich Åbo zerstreut stand, nunmehr neue Ziele zu geben und es dazu der Ostseedivision unmittelbar zu unterstellen. Die Marine verpflichtete sich, die Unternehmung des Bataillons tatkräftig zu unter-

stützen und gab noch in der Nacht dem Kommandanten „Kolberg", Kapitän z. S. Frank, die nötigen Befehle für die beschleunigt zu leistende Hilfe. Er sollte am 5. April frühmorgens mit „Kolberg", „Sampo", „Solingen" und „Vorwärts" nach Korpo-Nagu gehen. Ein Landungskorps von 150 Mann war von „Westfalen" zu stellen und auf „Solingen" einzuschiffen.

Wegen Nebels konnten die Schiffe erst um 8 Uhr auslaufen. Die Lage bei Nagu hatte sich inzwischen dadurch verschärft, daß das russische Kanonenboot „Bobr" auf seiten der Roten eingegriffen und die Jäger beschossen hatte. Um 16.30 Uhr wollte „Kolberg" an der Nordwestecke von Nagu stehen. Auf der Fahrt dorthin traf sie nachmittags östlich der Insel Kirjais auf den Eisbrecher „Murtaja" und den Schärendampfer „Dragsfjärd", von denen sofort starke Trupps roter Gardisten flüchteten, nachdem die Fahrzeuge die weiße Flagge gesetzt hatten. Als die Rotgardisten dann versuchten, sich den Schiffen wieder zu nähern, offenbar um sie zu zerstören, eröffnete „Kolberg" das Feuer, worauf sie unter Zurücklassung von 60 Toten flohen.

Auf den Schiffen „Murtaja" und „Dragsfjärd" befanden sich noch die roten Besatzungen, die Bordwände waren mit Maschinengewehren und kleinen Geschützen bestückt. Dank dem raschen und entschlossenen Zupacken des Führers des „Westfalen"-Detachements, des Kapitänleutnants Brunswig, gelang es, die Schiffe zu nehmen, ehe der Widerstand organisiert war.

„Murtaja" und „Dragsfjärd" wurden am folgenden Tage nach Hangö eingebracht, die roten Besatzungen den finnischen Behörden überantwortet. Die Schiffe stellten mit finnischen Besatzungen in Dienst und wurden zwei Tage später auf Befehl des Chefs des Sonderverbandes durch den 2. Admiral, Konteradmiral Hartog, feierlich den finnischen Behörden übergeben, da sie finnisches Eigentum waren. Die neue finnische Flagge — auf rotem Grunde der goldene Löwe mit dem Schwert in der erhobenen Pranke — wurde gesetzt, die deutsche Kriegsflagge niedergeholt. „Murtaja" wurde als Eisbrecher dem Sonderverband zur Verfügung gestellt, „Dragsfjärd" dem Gouverneur der Åland-Inseln zur weiteren Verwendung übergeben.

„Kolberg" war inzwischen weitergefahren, hatte abends nördlich Korpo geankert, mit dem Jäger-Bataillon FT.-Verbindung aufgenommen und am nächsten Morgen den Ankerplatz nach Houtskär verlegt, um Fühlung mit dem Bataillonskommandeur, der bei Medelby stand, zu nehmen. Den ganzen Tag über hatte unsichtiges Wetter, Schneetreiben und häufig auch Nebel geherrscht, so daß die Fahrt durch das unbekannte, vereiste Schärenfahrwasser schwierig war.

Am 6. April stieß „Kolberg" nach Utö vor, wohin das Kanonenboot „Bobr" angeblich tags zuvor gefahren war; es wurde nicht gefunden. Das Jäger-Bataillon wurde im Laufe des 6. und 7. April gesammelt und auf dem Sperrbrecher „Solingen" eingeschifft.

„Kolberg", die zur Ablösung des für die weitere Hauptunternehmung benötigten Linienschiffes „Rheinland" nach Eckerö gehen sollte, wurde durch „Nautilus" und „Möwe" ersetzt.

Inzwischen hatte sich der finnische Oberst Thesleff, der Verbindungsoffizier beim Stabe der Ostseedivision, mit einer Abteilung Weißgardisten nach der Insel Kimito begeben, um mit dem Jäger-Bataillon Fühlung zu nehmen und ihm beizustehen, und

um als Flankenschutz für die Ostseedivision zu dienen. Er war von der Annahme ausgegangen, daß die Bevölkerung von Kimito „weiß" sei. In Wirklichkeit war sie „rot" und verfügte über nicht unerhebliche bewaffnete Kräfte; Oberst Thesleff geriet daher in eine bedrängte Lage. Die Ostseedivision erbat Hilfe vom Sonderverband und ordnete an, daß das Jäger-Bataillon 14 in Kimito gelandet werden sollte. Dies erwies sich wegen der Eisverhältnisse als unmöglich; infolgedessen gab die Ostseedivision Anweisung, das Bataillon nunmehr nach Ekenäs zu überführen.

Der Seeweg nach Ekenäs war unterdessen durch den in Hangö vorgefundenen und mit finnischem Personal in Dienst gestellten kleinen Eisbrecher „Soldaten" erkundet worden. Mit Hellwerden am 9. April gingen die beiden Nachschubschiffe „Equity" und „Arnold Köpke" mit einem Seeleichter von Hangö nach Ekenäs, um diesen Hafen dem Wunsche der Ostseedivision entsprechend als Nachschubbasis einzurichten. Das Jäger-Bataillon 14 traf am 8. April in Hangö ein, wurde, da der Tiefgang des Sperrbrechers „Solingen" für Ekenäs zu groß war, auf „Nautilus", „Baltic", „Murtaja", „Soldaten" und „Leb" umgeladen und am 10. April auf dem finnischen Festland in Ekenäs gelandet.

Zum Absuchen der Schärenfahrwasser nach dem Kanonenboot „Bobr" war am 7. April nachmittags ein Seeflugzeug von „Steigerwald" angesetzt worden, besetzt von Leutnant z. S. Dröge, dem Flugleiter des Sonderverbandes, und Leutnant z. S. Reinhardt. Sie sollten die Schärengebiete zwischen Utö, Korpo und Gullkrona-Fjord aufklären und „Bobr" mit Bomben und Maschinengewehren angreifen. Am späten Abend waren sie noch nicht zurück, und auch in den folgenden Tagen blieb alles Suchen nach ihnen erfolglos, so daß das Flugzeug samt seinen Insassen bereits als verloren angesehen wurde. Am 14. April fanden sie sich wieder beim Sonderverband ein; sie hatten einen Motorversager gehabt und waren mit dem Flugzeug auf der Insel Turmo gelandet.

Am 9. April nachmittags meldete „Möwe", daß sie bei einer Erkundungsfahrt durch die Åbo-Schären das Kanonenboot „Bobr", desarmiert und ohne Dampf, zusammen mit zwei Handelsdampfern unter russischer Kriegsflagge im Schlepp von drei Schleppern, ferner einen Handelsdampfer, der einen Prahm voll entschärfter Minen schleppte — alle von Åbo kommend — angehalten habe. Der Führer dieser Fahrzeuge, der russische Oberleutnant z. S. Panzerschanskyj, habe ein Schreiben des schweizerischen Konsuls für Finnland, Baltis, bei sich mit dem Auftrag, bei der Insel Aristmaa zu ankern, um sodann mit dem deutschen Seebefehlshaber in Verbindung zu treten. „Möwe" erhielt Befehl, die Schiffe nach Hangö zu geleiten, wo der 2. Admiral die Sachlage prüfen sollte.

Dieser stellte fest, daß es sich um folgende Fahrzeuge handelte:

1. Das früher russische Kanonenboot „Bobr", desarmiert und ohne Dampf,
2. den großen russischen Eisbrecher „Mesen" mit einem Prahm im Schlepp, der 1259 Minen an Bord hatte,
3. den Dampfer „Prinzessin Sophie Charlotte", einen deutschen Embargodampfer aus Stettin,
4. den Dampfer „Virgilia", einen deutschen Embargodampfer aus Hamburg,

5. drei Schlepper,
6. ein russisches Peilboot.

Die Schiffe waren schwach bemannt, rote Gardisten befanden sich nicht an Bord. Sie wurden später nach Reval übergeführt.

Das „Hangö-Abkommen"

Am 4. April nachmittags erfuhr der Chef des Sonderverbandes von der Ostseedivision, daß sich eine sechsköpfige Kommission der Baltischen Flotte in Hangö befinde, die über das Verbleiben der in Helsingfors liegenden Teile der russischen Marine zu verhandeln wünsche. Die Ostseedivision bat den Sonderverband, die Verhandlungen zu führen. Diese kamen dem Chef des Sonderverbandes sehr gelegen. Neben der eisbedingten Unmöglichkeit, vor Mai mit einer Transportflotte in den mittleren bottnischen Meerbusen einzudringen, hatte Konteradmiral Meurer den Plan, in Hangö zu landen, gefaßt und durchgesetzt, weil hierdurch ein rascher Vormarsch auf Helsingfors, den entscheidenden Punkt Finnlands, ermöglicht wurde. Die O. H. L. hatte dem Rechnung getragen, indem sie am 26. März an Stelle von Riihimäki Helsingfors als Operationsziel für die Ostseedivision setzte. Daß die Marine bei der Einnahme der Hauptstadt tatkräftig von See her mitzuwirken hatte, war für den Chef des Sonderverbandes eine Selbstverständlichkeit. Hierbei konnten die in Helsingfors liegenden russischen Flottenteile Schwierigkeiten bereiten, die außerordentlich starken Befestigungen des Hafens aber für den verhältnismäßig schwachen Sonderverband ein schwer, vielleicht gar nicht zu überwindendes Hindernis werden. Es kam also darauf an, sie vorher auszuschalten, so daß Widerstand von ihnen nicht zu erwarten war. Weiter galt es, zu verhindern, daß die Russen in der Stadt selbst, an den vielen dort liegenden Handelsschiffen, den wertvollen Marineanlagen und Depots und auch an den Befestigungen Zerstörungen vornahmen. Die politische Lage war dabei nicht ganz einfach, denn Deutschland befand sich auf Grund des Brest-Litowsker Vertrages, der in seinen Artikeln III, IV und VI die Bestimmungen über das russisch-finnische Verhältnis, über die Demobilmachung des russischen Heeres und über die russische Marine in der Ostsee aus dem Ultimatum vom 22. Februar 1918 (siehe Seite 332) in etwas erweiterter Form enthielt, mit der Sowjetrepublik im Frieden; als deren Organ war die Kommission anzusehen; die Sowjetrepublik ihrerseits sympathisierte zweifellos mit den roten Revolutionären in Finnland, die zu bekämpfen die militärische Aufgabe der deutschen Expedition war, und unterstützte sie. Ob angesichts der russischen Revolution und der daraus entstandenen Verhältnisse die Befehlshaber und die Volkskommissare imstande sein würden, getroffenen Abmachungen auch Geltung zu verschaffen, war zum mindesten zweifelhaft. Dafür stand außer Zweifel, daß die russische Flotte in Helsingfors ein besonderer Herd der revolutionären finnischen Bewegung war und daß die Ausschaltung dieses Herdes für die Befreiung der Hauptstadt von ausschlaggebender Bedeutung sein würde. Es galt also, ein Abkommen zu treffen, das einerseits, auf

dem Vertrag von Brest-Litowsk gegründet, den Besatzungen der russischen Flotte und der Befestigungen so weit Rechnung trug, daß mit seiner Innehaltung gerechnet werden konnte, und das andererseits das militärisch notwendige Ziel sicherstellte; dieses war die Neutralisierung aller Befestigungen, um das ungehinderte Einlaufen in Helsingfors zu ermöglichen, und die Neutralisierung der Marinetruppen, um Zerstörungen und Plünderungen zu verhindern. Obgleich der Friedensvertrag von Brest-Litowsk am 29. März ratifiziert worden war, bestand doch keine Klarheit darüber, inwieweit das russische Volk die von der bolschewistischen Regierung anerkannte Vertragslage wirklich annahm. Dies konnte nur bei den Verhandlungen selber festgestellt werden, mit deren Führung Admiral Meurer seinen 1. Admiralstabsoffizier, Kapitänleutnant Kiep, beauftragte. Dieser fand, als er nachmittags an Land kam, die Kommission bei der Ostseedivision versammelt vor. Ihr Führer war der „Seemann", ehemals Kapitän I. Ranges Nowopaschenyj, der von drei weiteren ehemals russischen Seeoffizieren — Helmersen, Dorodadjewskyj und Komeloff — sowie zwei Kommissaren — Grigorjeff und Duschik — begleitet war. Ihre Vollmacht war vom stellvertretenden Chef der russischen Seestreitkräfte in Helsingfors, früheren Kapitän I. Ranges Schastnyj, ausgestellt und von diesem und dem Hauptkommissar Minajeff unterzeichnet; der Flottenchef, Admiral Raswosoff, hatte den Befehl über die Flotte abgegeben.

Bei Prüfung der Ausweise wurde festgestellt, daß die beiden Kommissare nicht anwesend waren. Der deutschsprechende Wortführer, Helmersen, begründete ihr Fehlen damit, daß es sich um einfache Matrosen handle, die etwas ängstlich seien; sie hätten gebeten, wegen ihrer mangelnden Sachkenntnisse nur an der Schlußsitzung teilnehmen zu brauchen, sie würden mit den von den Offizieren getroffenen Abmachungen einverstanden sein. Darauf wurde in die Verhandlungen eingetreten.

Aus den Äußerungen der Kommissionsmitglieder ging hervor, daß sie mit der finnischen Roten Garde nichts gemein haben wollten, sondern daß es ihr Hauptziel war, die Flotte der Sowjetrepublik unversehrt zu erhalten und sie entsprechend dem Friedensvertrag nach Kronstadt zu überführen. Dabei war aber klar zu erkennen, daß sie ihrer Besatzungen keineswegs sicher waren und wirkliche Sicherheiten für deren Verhalten nicht übernehmen konnten; darauf wiesen sie immer wieder hin. Um so mehr mußte der deutsche Vertreter anstreben, sich reale Garantien zu verschaffen.

Er erklärte daher den Russen zunächst, daß nach dem Eintreffen der deutschen Seestreitkräfte in Helsingfors zur Vermeidung jeglicher Möglichkeit von Reibereien an Stelle der russischen deutsche Bewachungskommandos an Bord der russischen Schiffe und Fahrzeuge gestellt werden würden. Die Auffassung der Kommissionsmitglieder, die sie aus einem Satz des Paragraphen VI des Brest-Litowsker Vertrages herleiteten — „solange das Eis die Überführung der russischen Kriegsschiffe in russische Häfen ausschließt, werden auf den Schiffen nur schwache Kommandos zurückbleiben" —, daß die gesamten Besatzungen an Bord bleiben müßten, um, sobald das Eis es zulasse, bei der ersten möglichen Gelegenheit auslaufen zu können, könne nicht angenommen und auch gar nicht weiter erörtert werden, um so weniger, als sie nach ihren eigenen Angaben keine Garantien für das Verhalten ihrer Besatzungen geben könnten. Die Bewachung der russischen Schiffe durch deutsche Kom-

mandos erklärten die Unterhändler für unannehmbar, sie müsse nach wie vor unter allen Umständen bei den Russen bleiben, da die Mehrzahl ihrer Leute lieber die Schiffe versenken würde, als in fremde Bewachung einzuwilligen. Man ging, da es inzwischen spät geworden war, ohne endgültiges Ergebnis auseinander; die Russen wurden ersucht, sich bis zum nächsten Tage über die Stärke der etwa zu belassenden Bewachungskommandos klarzuwerden.

Am nächsten Vormittag wurden die Besprechungen fortgesetzt. Nach langen Diskussionen der Russen untereinander wurde dann der endgültige Wortlaut des von Kapitänleutnant Kiep über Nacht vorbereiteten Abkommens festgelegt. Eine gewisse Schwierigkeit gab es noch, weil als Neutralitätsabzeichen der Schiffe und Befestigungen eine weiße Flagge vorgesehen war. Die Russen sahen in einer solchen ein unerwünschtes, nach Kapitulation aussehendes Zeichen; daraufhin wurde ihnen ohne weiteres eine weiß-rote Flagge als Neutralitätszeichen zugestanden.

Eine neue und nicht ganz leicht zu überwindende Schwierigkeit ergab sich abends, als der Kommission der inzwischen niedergeschriebene und vom Chef des Sonderverbandes vollzogene Text des Hangö-Abkommens (siehe Anlage 13) zur Unterzeichnung vorgelegt wurde. Den Unterhändlern war es sichtlich unangenehm, daß sie unterschreiben sollten, und sie waren nur schwer dazu zu bewegen, obwohl sie selber nach dem Wortlaut des Vertrages keinerlei Verpflichtungen für die Annahme und die Durchführung der Abmachungen übernahmen; sie erklärten wiederholt, daß der Absatz 1, wonach die Russen sich verpflichteten, nach Rückkehr von zweien der Kommissionsmitglieder nach Helsingfors sich jeglicher Zerstörung an Stadt, Schiffen, Befestigungen usw. enthalten, kaum durchführbar sein würde; denn man könne nicht wissen, wie sich bei der allgemeinen Nervosität der Besatzungen die Stimmung entwickeln würde.

Mit der Rückreise von nur zwei Kommissionsmitgliedern hatte es folgende Bewandtnis: die Ostseedivision wollte die ganze Kommission bis nach erfolgter Annahme des Abkommens durch das Flottenkommando in Hangö festhalten; die Kommission aber erklärte alle Abmachungen für zwecklos, wenn sie nicht persönlich überbracht und vertreten würden. Als Mittelweg entschied der Chef des Sonderverbandes, daß zwei der Unterhändler mit dem Abkommen zurückreisen sollten.

Am 5. April um 20.30 Uhr wurde der Vertrag von allen Mitgliedern der russischen Kommission unterzeichnet. Seine Gültigkeit erlangte das Hangö-Abkommen wenige Tage darauf durch die mittels FT. mitgeteilte Annahme seitens der verantwortlichen Stellen in Helsingfors. Durch bestimmtes Auftreten und Geschicklichkeit der Verhandlungsführung hatte der 1. Admiralstabsoffizier damit ein Abkommen unter Dach gebracht, das nicht nur von ausschlaggebender Bedeutung für die rasche und beinahe verlustlose Einnahme von Helsingfors war, sondern darüber hinaus durch den späteren Übergang der vollkommen erhaltenen Befestigungen, Marineanlagen, Depots und Vorräte in finnischen Besitz den Aufbau einer finnischen Küstenverteidigung und einer finnischen Marine überhaupt ermöglichte.

Nicht nur bei dem deutschen Verhandlungsführer, sondern, bestärkt durch verschiedene Anzeichen, bestand ganz allgemein die Ansicht, daß es mit ein Hauptziel der Entsendung der russischen Kommission war, einwandfrei festzustellen, ob Deutsch-

land, im Höhepunkt seines Existenzkampfes, wirklich Linienschiffe und ein Expeditionskorps nach Finnland entsandt habe. Die Befriedigung dieser Neugier ist deutscherseits geschickt ausgenutzt worden.

Im Verlauf der Kommissionssitzungen wurden von den russischen Mitgliedern folgende Angaben über Helsingfors und die russische Marine gemacht:

Am 3. April hatten in Helsingfors gelegen: „Andrej Perwoswannyj", „Respublica", „Oleg", „Bajan", 13 Noviks, 39 Torpedoboote I. und II. Klasse, 12 große und 4 kleine U-Boote, zahlreiche Minenleger und Minensuchboote. Ferner waren 4 englische U-Boote mit einer Besatzung von 2 Offizieren und 25 Mann in Helsingfors anwesend; sie seien jedoch bestimmt nicht fahrbereit; auf jeden Fall könne die Kommission garantieren, daß von ihnen keine Feindseligkeiten erfolgen würden. Die russischen Schiffe hätten schon vor längerer Zeit nach Kronstadt auslaufen wollen, hätten es aber ohne den Eisbrecher „Jermak" nicht gekonnt. Dieser hätte jedoch von der Überführung einer 1. Staffel nicht zurückkehren können, weil er von den finnischen Inseln aus beschossen worden sei.

Am 31. März habe „Oleg" versucht, mit Hilfe der schwachen in Helsingfors liegenden Eisbrecher auszulaufen, sei aber bei Gråhara steckengeblieben.

Die Besatzungsstärke der russischen Schiffe ändere sich von Tag zu Tag, weil alles demobilisiere. Auf einzelnen kleinen Torpedobooten befänden sich nur noch zwei Mann.

Die Küstenbefestigungen seien nicht besetzt, die Geschützverschlüsse abgegeben.

In der Einfahrt von Helsingfors lägen keine Minen.

An Proviant hätte die russische Flotte noch ausreichende Mengen.

Nach dem erfolgreichen Abschluß des Vertrages von Hangö befürchtete der Kommandeur der Ostseedivision, zumal inzwischen ein minenfreier Seeweg von Hangö nach Reval gebahnt und von dort weiter nach Helsingfors in Arbeit war, daß der Sonderverband sofort nach Helsingfors gehen und den Ruhm der Einnahme der Hauptstadt für sich sichern werde. Ihm wurde vom Chef des Sonderverbandes erklärt, daß, abgesehen von Gründen der Kameradschaft, solche der militärischen Zweckmäßigkeit die gleichzeitige Einnahme der Hauptstadt von See und Land aus geböten. Der Sonderverband werde daher so lange warten, bis die Ostseedivision vor Helsingfors stehe, worüber rechtzeitig Benachrichtigung erwartet werde.

Die Sonderunternehmung Brandenstein

Während die Unternehmung zur Befreiung Finnlands in Danzig vorbereitet und eingeleitet wurde, war vom Armee-Oberkommando 8 der Gedanke erwogen worden, von Reval aus, das in den letzten Tagen des Februar von den deutschen Truppen besetzt worden war, unabhängig vom Sonderverband und von der Ostseedivision eine Hilfsexpedition nach Finnland anzusetzen. Er nahm greifbare Form an, als die

Hilferufe aus Finnland und aus seiner Hauptstadt Helsingfors, mit der durch Vertrauensleute und durch Flüchtlinge Verbindung über das Eis bestand, immer dringender wurden.

Zur Vorbereitung der Hilfeleistung von Reval aus sollten in den letzten Tagen des März Besatzungstruppen mittels des Eisbrechers „Tarmo" auf die Inseln Hochland und Lavansaari gesetzt werden. „Tarmo" lief am 25. März unter dem Kommando des Kapitänleutnants Beelitz mit 3 Offizieren, 65 Mann, 15 Maschinengewehren und 500 Handwaffen an Bord aus Reval aus. Der Eisbrecher selbst war mit zwei 7,5-cm-Geschützen armiert und hatte zu deren Bedienung 7 Matrosenartilleristen und 1 Marinefunker an Bord, daneben eine finnische Besatzung von 60 Köpfen, die mit Handwaffen ausgerüstet war. Große Schwierigkeiten bereiteten die starken Eisfelder, erst am 28. März konnte Hochland erreicht werden. Am nächsten Morgen, Karfreitag, setzte plötzlich starker Südwestwind mit schnell zunehmendem Eisgang ein. Der Kohlenbestand war zur Neige gegangen, so daß bei der fehlenden Ergänzungsmöglichkeit die Weiterfahrt nach Lavansaari nicht möglich war. Innerhalb von zwei Stunden entstand eine Eisbarre von 6 bis 8 m Höhe um das Schiff herum. Erst mit Hilfe von Eissprengungen, zu denen 200 kg Sprengstoff durch ein Flugzeug herangeschafft wurden, sowie durch Beschießen mit Sprenggranaten und nach achtstündigem Anrennen gelang es „Tarmo", das Eis zu durchbrechen und die Rückfahrt nach Reval anzutreten.

Am 31. März begegnete er dem russischen Eisbrecher „Jermak", von dem durch aufgefangene Funksprüche bekannt war, daß er die mit den Roten sympathisierende russische Flotte aus Helsingfors holen sollte. Als „Jermak" auf Schußentfernung herangekommen war, wurden Salven so lange vor seinen Bug gelegt, bis er umdrehte. Aus später beobachtetem FT.-Verkehr ging hervor, daß er zunächst nordwärts steuerte und dann über Björkö nach Kronstadt zurückkehrte, da er auf der Fahrt nach Westen auch von Lavansaari aus, und zwar von finnischer weißer Garde, beschossen worden war. Es waren dies die von der russischen Kommission in Hangö erwähnten Beschießungen, die, soweit sie von deutscher Seite erfolgt waren, nicht im Rahmen des Brest-Litowsker Vertrages lagen.

Lavansaari konnte erst in den ersten Tagen des April von Hungerburg aus seine Besatzung mit Schlitten über das Eis zugeführt werden.

Während der „Tarmo"-Unternehmung war am 30. März der finnische Eisbrecher „Wolhynetz" in Reval angekommen, nachdem seine rote Besatzung von Weißgardisten, die als Arbeiter und Lotsen an Bord gegangen waren, außerhalb des Hafens von Helsingfors überwältigt worden war. Die Weißgardisten berichteten, die Lage habe sich in Südfinnland und besonders in der Landeshauptstadt infolge des Vorrückens der Mannerheimschen Truppen versteift und sei kritisch. Insbesondere befürchte man Plünderungen und Gewalttaten durch die immer enger zusammengedrängte Rote Garde, die Mangel an Lebensmitteln leide.

Der Zeitpunkt für eine Hilfsunternehmung erschien günstig, da jetzt zwei Eisbrecher, und zwar die stärksten die es gab, „Tarmo" und „Wolhynetz", zur Verfügung standen. Ferner war bekannt, daß die noch in Helsingfors liegenden russischen Schiffe bei den herrschenden Eisverhältnissen ohne starke Eisbrecherhilfe den Marsch nach

Kronstadt nicht antreten konnten, der russische Kreuzer „Oleg" hatte, wie bereits erwähnt, wegen unüberwindlicher Eishindernisse bei Gråhara umkehren müssen, und der russische Eisbrecher „Jermak" befand sich zur Zeit in Kronstadt. Zudem war nach der inzwischen am 29. März erfolgten Ratifizierung des Friedensvertrages von Brest-Litowsk ein Angriff russischer Flottenteile auf deutsche Schiffe wenig wahrscheinlich. Die unbehelligte Überführung der für diese Sonderunternehmung bestimmten Brigade v. Brandenstein in Stärke von 3000 Mann erschien unter diesen Umständen gut ausführbar und konnte mit beiden Eisbrechern in zwei Staffeln vorgenommen werden. Die seemännischen Vorbereitungen wurden dem Marinesonderkommando Reval, Kapitän z. S. Paul Wolfram, übertragen.

Die O. H. L. genehmigte die Unternehmung, und das Auslaufen der 1. Staffel wurde für den 5. April angesetzt. Es war beabsichtigt, die ganze Abteilung, die unter dem Befehl des Oberst v. Brandenstein stand, bei Kotka, etwa 115 km östlich von Helsingfors, zu landen. Die 2. Staffel sollte der 1. nach drei Tagen folgen. Am 5. April um 3 Uhr morgens lief der Verband aus, der aus den Eisbrechern „Tarmo" und „Wolhynetz" und den Dampfern „Cressida" und „Surop" bestand. Die Führung des Verbandes hatte der Korvettenkapitän Günther Paschen, der sich auf „Tarmo" eingeschifft hatte.

Kurz nach dem Verlassen des Hafens trafen die Schiffe derart starkes Eis an, daß die beiden Dampfer von den Eisbrechern in Schlepp genommen werden mußten. Abends wurde durch FT. ein Verband russischer Schiffe gemeldet, der um 16 Uhr von Helsingfors nach Osten ausgelaufen war. Es handelte sich um die russischen Linienschiffe und Kreuzer „Respublica", „Andrej Perwoswannyj", „Oleg" und „Bajan" sowie drei U-Boote. Gleichzeitig wurde bekannt, daß am Morgen der Eisbrecher „Jermak", vom Panzerkreuzer „Rurik" begleitet, aus Kronstadt ausgelaufen war, um die genannten Schiffe aufzunehmen. Um auf jeden Fall ein Zusammentreffen mit diesen Schiffen zu vermeiden, wurde in der Nacht vom 5. zum 6. April nach Süden ausgewichen und am anderen Morgen Hochland angesteuert; dort sollten Lotsen für die Schären an Bord genommen werden. Die russischen Verbände wurden nicht gesichtet, sie vereinigten sich am 7. April südlich Hochland und setzten dann den Marsch ostwärts fort.

Die ungünstigen Eisverhältnisse in Richtung auf Kotka machten es erforderlich, die Landung dort aufzugeben und dafür das weiter westlich gelegene Lovisa anzusteuern. Am 7. April traf der Verband hier ein und landete die 1. Staffel in Walkom. Sie hatte unmittelbar nach der Landung und auch später Gefechte mit der Roten Garde.

Am nächsten Nachmittag liefen die beiden Eisbrecher wieder aus; sie ließen „Cressida" und „Surop" zurück, um mit Rücksicht auf abermals vor den Schären gemeldete russische Schiffe schneller und beweglicher zu sein und zunächst den Schärenweg längs der Nordküste nach Westen steuern zu können.

Am 9. April morgens trafen „Tarmo" und „Wolhynetz" wieder in Reval ein, wo am folgenden Tage die 2. Staffel der gemischten Abteilung Brandenstein eingeschifft wurde, um in der Frühe des 11. April auszulaufen und noch am gleichen Abend in Walkom vor Lovisa einzutreffen. Auch an diesem Abend wurden russische

Schiffe, die letzten, die noch vor Eintreffen des Sonderverbandes Helsingfors verlassen hatten die Schäreneinfahrt mit Ostkurs passierend beobachtet.

Die beiden Eisbrecher verbrachten die Nacht etwas weiter außerhalb bei Swartholm, um nötigenfalls schnell auslaufen und nach Süden durchbrechen zu können. Am 13. April traten sie bei starkem Nebel den Rückmarsch an und erreichten unversehrt Reval. Damit war auch diese von Reval aus angesetzte Unternehmung, soweit sie in den Händen der Marine lag, erfolgreich und ohne Verluste zu Ende geführt.

Vorbereitungen für den dritten Operationsabschnitt

Bereits im Verlauf des zweiten Operationsabschnitts war sich der Chef des Sonderverbandes über die Art und Weise der Durchführung des dritten Operationsabschnitts klargeworden und hatte die Vorbereitungen dazu eingeleitet. Er beabsichtigte, den Vorstoß der drei Linienschiffe nach Helsingfors von Reval aus anzusetzen und am gleichen Tage dort anzukommen und einzudringen, an dem die Ostseedivision die Einnahme der Stadt von Land aus beginnen würde. Dazu war „Rheinland" rechtzeitig durch „Kolberg" als Stationär in Eckerö abzulösen und heranzuziehen. Das Gros sollte von den erforderlichen Minensuch- und -räumverbänden, Eisbrechern und Sperrbrechern begleitet werden. Vorher waren die minenfreien Wege Hangö—Reval und Reval—Helsingfors sowie der direkte Anschlußweg Reval—Odensholm (Punkt 17) zu schaffen. Nach Lage der Dinge und nach den Angaben des finnischen Oberleutnants z. S. Roos konnte angenommen werden, daß die beiden ersteren minenfrei sein würden, während auf der Strecke Reval—Punkt 17 mit Minen zu rechnen war.

Der Führer des Suchverbandes erhielt den Auftrag, mit den erforderlichen Arbeiten sofort nach Einlaufen von „Westfalen" und „Posen" in Hangö, möglichst am 3. April, zu beginnen.

Schon am 3. April hatte die 9. Minensuch-Halbflottille den Weg Hangö—Kap Surop in 1500 m Breite in einer Fahrt hin und zurück abgesucht und wie erwartet minenfrei gefunden. Am folgenden Tage verbreiterten und bezeichneten 4. und 9. Minensuch-Halbflottille diesen Weg.

Am 5. April erkundete der Chef der II. Minensuchflottille mit „M 88" — er schiffte sich je nach den Eisverhältnissen auf seinem Flottillenfahrzeug „A 62" oder auf dem seetüchtigeren „M 88" ein — mit Hilfe eines Lotsen aus Reval und nach den Angaben einer erbeuteten russischen Karte den Weg zwischen Kap Surop und Reval zwischen den Minen- und Netzsperren hindurch und stellte die nötigen Segelanweisungen dafür auf.

Die 4. und 9. Minensuch-Halbflottille, die — zeitweise durch Nebel stark behindert — zwischen Surop und Punkt A gearbeitet hatten, wurden am 8. April vom Flottillenchef zum Absuchen der Fahrstraße nach Helsingfors auf zwei verschiedenen Wegen angesetzt und fanden sie bis Kockskär minenfrei; der Weg wurde auf der Rückfahrt auf 1 sm verbreitert.

Damit waren die Sucharbeiten für den dritten Operationsabschnitt im wesentlichen durchgeführt.

Als die 4. Minensuch-Halbflottille am 9. April bei Kap Surop das von der II. Minenräumdivision abgesuchte Gebiet nachprüfte, geriet „M 78" abends in der Dunkelheit auf eine treibende Mine und wurde am Bug schwer beschädigt. Verluste traten glücklicherweise nicht ein, das Boot wurde tags darauf nach Reval eingeschleppt.

Nachdem der Vertrag von Hangö abgeschlossen, der Weg Hangö—Reval bereits am 5. April minenfrei gemeldet war und derjenige Reval—Helsingfors am 8. April gebahnt sein sollte, hätte nichts im Wege gestanden, bereits jetzt mit den Linienschiffen in Helsingfors einzulaufen. Konteradmiral Meurer sah aber davon ab, weil die Seestreitkräfte zwar in der Lage gewesen wären, die Hafenviertel von Helsingfors durch ein Landungskorps und durch Bedrohung mit der Schiffsartillerie in Ordnung zu halten, nicht aber die große Stadt dauernd zu beherrschen und in Ruhe zu halten. Die Gefahr wäre entstanden, daß sich die Rote Garde und ihr Anhang aus dem Bereich der deutschen Schiffsgeschütze zurückzogen und von dort aus versuchten, umfangreiche Zerstörungen im Stadtgebiet vorzunehmen. Gerade aber die möglichst unversehrte Erhaltung der Hauptstadt war eines der deutschen Ziele, und nicht zuletzt auch um ihretwillen war der Vertrag von Hangö geschlossen worden.

Der Chef des Sonderverbandes hatte mit dem Kommandeur der Ostseedivision vor dessen Abmarsch aus Hangö das Vorgehen gegen Helsingfors besprochen und dabei vereinbart, daß der Sonderverband den Hafen, das Hafengebiet und den Stadtteil Skatudden besetzen und sichern sollte. Die Ostseedivision rechnete, daß sie frühestens am 13. April den Angriff auf die Stadt ansetzen würde. Dementsprechend traf der Chef des Sonderverbandes seine Maßnahmen.

Am 9. April war die Lage in Hangö und den Åland-Schären soweit geklärt, daß er dort den 2. Admiral auf „Posen" mit seiner Vertretung beauftragen und selber mit „Westfalen" nach Reval gehen konnte, wo er am Nachmittag eintraf. Hier befand sich Konteradmiral Meurer in unmittelbarer Nähe des Operationszieles Helsingfors und wartete die Mitteilung der Ostseedivision ab.

Der dritte Operationsabschnitt

Aus einer FT.-Meldung der Ostseedivision vom 10. April an das A. O. K. 8 war zu ersehen, daß diese schneller vorwärts kam, als ursprünglich angenommen war. Es erschien nicht ausgeschlossen, daß sich der Zeitpunkt für das Einrücken in Helsingfors verfrühen würde. Ein Funkspruch an die Ostseedivision bat daher um tägliche Unterrichtung über die Fortschritte der Division, insbesondere um Mitteilung, falls die für den 13. April vereinbarte Einnahme von Helsingfors sich verschieben sollte. Als bis zum Spätnachmittag noch keine Antwort eingegangen war, wurde die Bitte entsprechend der kameradschaftlichen Abrede erneuert. Am frühen Morgen des 11. April antwortete die Ostseedivision, sie habe bereits Esbo genommen, die rote Regierung habe Helsingfors verlassen und sich nach Wiborg begeben; wenn kein Widerstand

erfolge, könne die Division am 11. nachmittags oder 12. morgens in Helsingfors eintreffen, möglichst schnelles Einlaufen des Sonderverbandes in Helsingfors sei erwünscht.

Der 2. Admiral, der mit „Posen" am 11. April gegen Mittag aus Hangö nach Reval auslaufen wollte, erhielt daraufhin FT.-Befehl, seine Ankunft in Reval zu beschleunigen, „Westfalen" hielt sich zum Auslaufen bereit. Der Chef der II. Minensuchflottille war mit der 4. Minensuch-Halbflottille morgens ausgelaufen, um den Weg Mittelgrund—Kockskär nochmals nachzuprüfen; bei Kockskär mußte die Arbeit wegen starken Packeises abgebrochen und danach bei Devilsei-Bank geankert werden.

Um 8.40 Uhr war eine schwerwiegende FT.-Meldung von „Rheinland" eingegangen: nach Übergabe der Stationärsgeschäfte an „Kolberg" war das Schiff um 4 Uhr morgens in See gegangen, geleitet von vier Fahrzeugen der Vorposten-Halbflottille Ost mit Suchgerät; um 6.10 Uhr war das minenverdächtige Gebiet östlich Gißlan passiert, der Kommandant „Rheinland" entließ die Boote und setzte den Marsch im Nebel mit 15 sm Fahrt fort; um 7.31 Uhr lief das Schiff im Nebel auf Felsen westlich Lågskär auf. Die Beschädigungen waren so schwer, daß in der ersten Zeit nach der Strandung die Gefahr völligen Verlustes drohte. Der Chef des Sonderverbandes schickte alle verfügbaren Bergungsfahrzeuge zur Hilfe und forderte weitere aus der Heimat an. Erst nach langwierigen, schwierigen Bergungsarbeiten, in deren Verlauf alle großen Gewichte (Kohlen, Munition, die gesamte Artillerie, der Gürtelpanzer usw.) abgegeben bzw. abmontiert werden mußten, gelang es, das Schiff abzuschleppen[1]).

Am 11. April mittags traf der Eisbrecher „Sampo" in Reval ein, und um 13.45 Uhr lief der Chef des Sonderverbandes mit seinen Schiffen aus. Nach der Vereinigung mit „Posen" und der III. Sperrbrechergruppe wurde Kurs auf Helsingfors genommen. Das Verkehrsfahrzeug „Grüß Gott" hatte ein für Helsingfors bestimmtes, in Reval zusammengestelltes Marinekommando von 1 Offizier und 99 Mann an Bord. Abnorm warmes Wetter und Sonnenschein ließen für den nächsten Tag Nebel erwarten; es sollte daher unter allen Umständen noch vor Sonnenuntergang der Ansteuerungspunkt vor Helsingfors, die kleine Schäreninsel Gråhara, erreicht werden. Unterwegs schloß sich „Beowulf" mit der 4. Minensuch-Halbflottille an, der dieser von der Devilsei-Bank ab als Eisbrecher gedient hatte; die 9. Minensuch-Halbflottille war des Eises wegen in Reval zurückgelassen worden.

Kurz nach dem Passieren von Kockskär traf der Verband Treibeis an, das aber morsch und leicht zu durchbrechen war.

Gegen 18 Uhr wurden einige Meilen südlich Aransgrund das alte russische Panzerschiff „Pjotr Welikij", ein kleiner Eisbrecher und der große Transportdampfer „Anadyr", mit Menschen überfüllt, angetroffen. Eine Untersuchung der Fahrzeuge konnte nicht vorgenommen werden, weil die beim Sonderverband befindlichen leichten Fahrzeuge im Eis nicht manövrieren konnten. Ein Stoppen des Verbandes aber war

[1]) „Rheinland" wurde am 9. Juli abgeschleppt, Ende Juli nach Kiel gebracht und dort zur Wiederherstellung außer Dienst gestellt.

nicht angängig, sollte Gråhara noch vor Dunkelwerden erreicht werden. Auf Signalanfrage, wohin die Schiffe gingen, wurde durch Signal ein Kurs angegeben, der nach Kronstadt führte.

Die russischen Schiffe führten die alte Kriegsflagge mit dem blauen Andreaskreuz, die sie tief dippten, bis das letzte deutsche Schiff vorbei war, und die im Hangö-Abkommen vereinbarte weiß-rote Neutralitätsflagge.

Agentennachrichten zufolge sollten die englischen U-Boote bei Gråhara versenkt und dort auch Minen gelegt sein. Daher hatte der Chef des Sonderverbandes zu Beginn der Fahrt durch FT. beim Befehlshaber der Baltischen Flotte in Helsingfors angefragt, ob das Fahrwasser von Aransgrund bis Helsingfors frei von Minen und sonstigen Hindernissen sei. Dieser antwortete ungesäumt, Minen seien nicht gelegt und die Passage frei; er müsse aber auf die Gefahr treibender Minen aufmerksam machen. Admiral Meurer beschloß dennoch, auch mit Rücksicht auf vorhandene Untiefen, nicht näher als 3 sm an Gråhara heranzugehen.

Kurz vor Dunkelwerden waren Gråhara und die vergoldeten Kuppeln der Kathedrale von Sveaborg noch eben auszumachen. Um 19.45 Uhr ankerte der Sonderverband 3,5 sm südlich Gråhara in der Leitlinie der Einfahrt in dichtem Packeis. Der Ostseedivision wurden der Standort und die Absicht mitgeteilt, am folgenden Morgen mit Hellwerden in Helsingfors einzulaufen. Die Anfrage nach dem Standort der Division wurde von dieser nicht beantwortet, möglicherweise war die schwere FT.-Station der Division bereits für den weiteren Vormarsch abgebaut.

Noch am späten Abend wurde „Grüß Gott" mit „Sampo" nach Gråhara entsandt, um den Leuchtturm zu besetzen und gegebenenfalls Lotsen und Kartenmaterial für das Einlaufen nach Helsingfors zu gewinnen. Im Laufe der Nacht meldete „Grüß Gott", daß Gråhara ohne Widerstand besetzt sei und daß alle Feuer brennen.

Mit dem 11. April wurden die Erkundungsflüge der Armeefliegerabteilungen 16, 37 und 214 eingestellt, die dem Sonderverband, insbesondere den Minensuchverbänden, wertvolle Nachrichten übermittelt hatten.

Nachts war, wie erwartet, dichter Nebel aufgekommen; ein frischer Ostsüdost wehte, das Eis war in Bewegung und schob sich zu immer dicker werdendem Packeis zusammen. Das für 4 Uhr morgens am 12. April angesetzte Ankerlichten mußte zunächst verschoben werden. Die Lage schien kritisch werden zu wollen, da die Ankerketten einer derartigen Beanspruchung auf die Dauer nicht gewachsen waren, und die Schiffe nach einem Bruch ihrer Ankerketten unweigerlich den großen Sperrfeldern westlich der Hafeneinfahrt zutreiben mußten. Glücklicherweise kam das Eis einige Stunden nach Hellwerden zum Stehen. Da es morsch und verhältnismäßig weich war, bedeutete die Eispressung auch für die kleinen Fahrzeuge keine Gefahr.

Als es um 13 Uhr noch nicht klar geworden war, wurde der 1. Admiralstabsoffizier mit dem Eisbrecher „Sampo" entsandt, um zu versuchen, Gråhara zu erreichen und dann von dort aus auf dem Eise selber den Weg zu bezeichnen, den die schweren Schiffe nehmen und aufbrechen sollten. Bei dem dichten Nebel wäre die Aufgabe nur unter stärkster Gefährdung des Eisbrechers möglich gewesen, da vor Gråhara Untiefen liegen, die auf ganz nahe Entfernung passiert werden müssen. Bis 16 Uhr wartete „Sampo" auf das Aufklaren des Wetters, dann kehrte er unver-

richteter Dinge zurück. Unterdessen war von Land her Geschütz- und Maschinengewehrfeuer zu hören gewesen. Die Ostseedivision schien also bereits in Helsingfors im Kampf zu stehen. Wieder waren der Chef des Sonderverbandes und seine Schiffe durch besondere Wetterungunst vor eine äußerst harte Geduldsprobe gestellt. Das Eis hatte sich inzwischen verdichtet, es kam mehr Wind auf, und erneut lag die Gefahr vor, daß es in Bewegung geraten würde. Die Lage war wiederum bedenklich, und die Hoffnung gleichzeitig mit der Ostseedivision Helsingfors zu erreichen, schwand; das Ziel der Operation schien vorerst unerreichbar.

Da klarte es um 17 Uhr plötzlich rasch auf, Gråhara und Sveaborg waren bald zu sehen. Querab Gråhara lag ein großer Transportdampfer, der sich langsam auf Auslaufkurs in Bewegung setzte. Aus seinem Verhalten konnte mit Sicherheit geschlossen werden, daß das Fahrwasser frei war, und so entschloß sich Konteradmiral Meurer, mit den Linienschiffen unverzüglich einzulaufen. Nur dem Sperrbrecher „Steigerwald" gelang es, sofort vom Eis freizukommen und sich vor die Linienschiffe zu setzen. „Grüß Gott" folgte hinter „Westfalen", „Beowulf" und „Sampo" blieben zunächst zurück, um die im Eise steckenden Minensuchboote zu befreien.

Kurz vor Gråhara bezeichneten auf dem Eise liegende Trümmer und ein großer Ölfleck die Stelle, wo einige Tage zuvor die englischen U-Boote gesprengt worden waren; trotzdem sie in der Leitlinie lagen, bildeten sie kein Verkehrshindernis. Östlich dieser Stelle, frei vom Fahrwasser, lag ein versenkter Handelsdampfer mit wehender englischer Handelsflagge.

Der große auslaufende Dampfer war der russische Transporter „Riga" unter Kriegsflagge; er erhielt Befehl, umzukehren und auf Sveaborg-Reede zu ankern.

Auf allen Küstenbefestigungen und Kriegsschiffen wehte als Zeichen der Neutralität die weiß-rote Flagge, der Erfolg des Hangö-Abkommens.

Unter „Klar Schiff zum Gefecht" wurde an den mit Geschützen aller Kaliber dicht bestückten Inseln vorbei in den Hafen eingelaufen und vor der alten Feste Sveaborg, etwa 1 sm von der Stadt entfernt, geankert.

Während des Einlaufens wurde außer entferntem Artillerie- und vereinzeltem Maschinengewehrfeuer nicht viel vom Kampf gehört. Die Linienschiffe und „Grüß Gott" hatten Befehl, ihre Landungskorps bereit zu halten, die dann sofort nach dem Ankern in einer Gesamtstärke von etwa 400 Köpfen durch „Grüß Gott" an Land gesetzt wurden, um unter Führung des Korvettenkapitäns a. D. Robertson den Stadtteil Skatudden zu besetzen; der 3. Admiralstabsoffizier, Kapitänleutnant Ihssen, leitete den Ansatz. Sie fanden zunächst keinen Widerstand. Auf dem Dach des Seemannsheims in Skatudden wurde eine Signalstation zur Verbindung mit den Schiffen eingerichtet; die Landungskompanie „Posen", Kapitänleutnant Eckerlin, besetzte die zur Stadt führende Brücke mit Maschinengewehren und sicherte den Stadtteil Skatudden durch Feldwachen und Patrouillen; die Landungskompanie „Westfalen", Kapitänleutnant Brunswig, und das Detachement für Helsingfors unter Hauptmann d. R. der Marineinfanterie Brink bezogen Alarmquartiere in Skatudden, nachdem sie die ihnen zugewiesenen Teile von Skatudden abgesucht hatten. Die Landungskompanien wurden von der Bevölkerung mit Begeisterung aufgenommen

Von Mitgliedern der Weißen Garde, die sich rasch einfanden, wurde berichtet, daß sie Kämpfe mit der Roten Garde in der Stadt gehabt hatte, daß die Ostseedivision etwa 10 km nördlich von Helsingfors stehe, und daß eine vereinzelt vorgegangene Jägerkompanie in die Stadt eingedrungen sei. Diese befinde sich in einem Hause gegenüber dem Smolny-Institut — einem Hauptnest der Roten Garde — eingeschlossen in bedrängter Lage. Telephonisch von ihr erbetene Hilfe wurde für den nächsten Morgen zugesagt.

Die Nacht verlief verhältnismäßig ruhig. Es fielen vereinzelte Gewehrschüsse, auch Maschinengewehrfeuer war hin und wieder zu hören, namentlich in der Gegend der Brücken. Brände oder Sprengungen fanden nicht statt. Verluste traten bei den Landungskompanien nicht ein.

Inzwischen liefen auch „Beowulf" mit den Minensuchbooten und „Sampo" ein.

Am nächsten Morgen, dem 13. April, bestätigte ein Funkspruch der Ostseedivision, daß sie 10 km nördlich Helsingfors stehe und im Vormarsch auf die Stadt begriffen sei.

Von Land kam die Meldung, an der Brücke Skatudden-Helsingfors seien rote Unterhändler erschienen, um wegen der Übergabe zu verhandeln. Kapitänleutnant Ihssen erhielt vom Chef des Sonderverbandes den Auftrag, die Verhandlungen in seinem Namen zu führen; der Roten Garde war Sicherheit des Lebens zuzusichern, wenn sie sich sofort ergab; falls aber auf die deutschen Truppen geschossen würde, sei bedingungslose Übergabe zu fordern. Um den Verhandlungen den nötigen Nachdruck zu verleihen, wurden „Beowulf" und unter Führung des Flottillenchefs, Kapitänleutnant Doflein, die fünf M-Boote der 4. Minensuch-Halbflottille sowie der Verkehrsdampfer „Grüß Gott" um die Stadt in unmittelbarer Nähe des Ufers verteilt, klar zum Eingreifen mit Geschützen und Maschinengewehren.

Die Verhandlungen sollten in einem Hotel am Marktplatz stattfinden. An vier Stellen waren die Hauptteile der Roten Garde und ihre Mitläufer versammelt: im Smolny-Haus, dem Ständehaus, dem Senatshaus und dem Volkshaus.

Beim Überschreiten der Brücke Skatudden-Helsingfors erhielt der 3. Admiralstabsoffizier mit seiner Begleitung Gewehrfeuer, bald entspann sich ein allgemeiner Feuerkampf, in den die Geschütze der II. Minensuch-Flottille und des Verkehrsdampfers „Grüß Gott" eingriffen. Trotzdem gelang es Kapitänleutnant Ihssen, bis zum Verhandlungslokal vorzudringen. Auf dem Wege dorthin stellte er fest, daß die Jägerkompanie immer noch gegenüber dem Smolny-Haus eingeschlossen war. Als erstes stellte er den Roten die Forderung, die Jäger sofort herauszulassen, andernfalls das Smolny-Haus durch Geschützfeuer zerstört werden würde.

Als das Maschinengewehr- und Gewehrfeuer auf den Marktplatz und auf die an der Nordgrenze von Skatudden liegende Landungskompanie „Posen" nicht aufhörte, die dabei Verluste hatte, verlangte er bedingungslose Übergabe binnen zehn Minuten.

Beide Forderungen wurden angenommen, die Jägerkompanie konnten den Marktplatz erreichen, und bald erschienen etwa 300 Rotgardisten, Männer, Frauen und Jugendliche beiderlei Geschlechts, aus dem Smolny-Haus, die auf dem Marktplatz gesammelt wurden.

Während der Übergabe des Smolny-Hauses, in dem noch 100 bewaffnete Rotgardisten gefangengenommen und drei Maschinengewehre nebst einer Unmenge von sonstigen Waffen und Munition erbeutet wurden, und das mit Feldtelephonen, Einrichtungen für Stäbe, Ambulanz- und Verpflegungseinrichtungen zu einer guten militärischen Befehlsstelle ausgebaut war, flammte das Feuergefecht am Brückenkopf erneut mit großer Heftigkeit auf; auch von Skatudden her schwoll das Feuer zu erheblicher Stärke an, wobei unter anderem die deutsche Signalstation längere Zeit von den gegenüberliegenden Dächern aus mit lebhaftem Feuer überschüttet wurde. Hier wurden etwa 150 Gefangene aus den Häusern herausgeholt. Die Landungskompanien hatten Verluste.

Während dieser Ereignisse hatte sich der Chef des Sonderverbandes mit dem 2. Admiral und dem 1. Admiralstabsoffizier an Land begeben, um sich persönlich vom Stande der Kämpfe zu überzeugen. Vom kaiserlichen Palais aus und von allen Häusern mit der Front nach Skatudden zu sowie aus den auf den Marktplatz mündenden Straßen und von den in der Nähe liegenden russischen Handelsschiffen wurde der Markt mit Maschinengewehren und Gewehren heftig beschossen. Wahllos schossen die Roten dabei auf die Landungstruppen und in den dichten Haufen ihrer eigenen Leute, die sich ergeben hatten. Diese lagen abwechselnd auf den Knien oder warfen sich platt zu Boden, die Hände erhebend und mit weißen Tüchern ihren Parteigenossen winkend. Tote und Verwundete beider Parteien bedeckten den Platz. Nur durch sofortiges energisches Eingreifen der Geschütze der M-Boote und von „Grüß Gott" konnte der Widerstand gebrochen werden, der erst ganz aufhörte, als das Führerboot des Kapitänleutnants Doflein und „Grüß Gott" so verholt waren, daß sie die Zugangsstraße zum Marktplatz mit ihren Geschützen bestreichen konnten. Inzwischen war auch die Landungskompanie der „Westfalen" nach dem Salutorget — dem großen Platz, auf den die Brücke von Skatudden herüberführt — zur Verstärkung herangezogen. Allmählich trat Ruhe ein.

Nunmehr trafen Unterhändler aus dem Senats-, Stände- und Volkshaus ein, denen folgende Bedingungen gestellt wurden:

1. Sofortige Übergabe binnen ½ bis 1 Stunde (je nach der Entfernung), beginnend mit einem Trupp von 100 Mann ohne Waffen. Die übrigen folgen in größeren Abständen mit weißer Fahne, nie über 100 Mann stark, immer ohne Waffen.
2. Versammlungsplatz der Gefangenen am Denkmal auf dem Salutorget. Einzuschlagender Weg: Nicolaistraße.
3. Waffen bringt der letzte Trupp mit, der nicht über 40 Mann stark sein darf und so oft hin- und hergeht, bis alle Waffen ausgeliefert sind.
4. Alle etwa noch in Helsingfors befindlichen deutschen Kriegsgefangenen und die Gefangenen der Weißen Garde sind sofort auszuliefern.
5. Werden die Bedingungen zu 1. bis 4. nicht sofort angenommen, wird schwere Schiffsartillerie das Feuer eröffnen.
6. Die sich Ergebenden werden nach Völkerrecht als Gefangene behandelt, das Leben wird ihnen zugesichert.

Für die etwaige Beschießung wurde „Westfalen" bestimmt, die seit 8 Uhr morgens in den Kronbergs-Fjärd, dicht bei Skatudden, verlegt war.

Die Bedingungen wurden vom Senats- und Ständehaus angenommen, während sich das Volkshaus offenbar schon im Kampf mit den inzwischen von Norden in die Stadt eingedrungenen Teilen der Ostseedivision befand.

Um 13 Uhr war die Lage geklärt, etwa 1500 Gefangene waren eingebracht, viele Handwaffen, Maschinengewehre, Munition und eine Unmenge Kriegsgerät erbeutet.

Unterdessen mußten M-Boote den Nordteil der Stadt nochmals unter Feuer nehmen, als sie aus der Stadt heraus erneut beschossen wurden. Nunmehr legten noch weitere Teile der Roten Garde die Waffen nieder, so daß der einrückenden Ostseedivision ihre Aufgabe erheblich erleichtert wurde.

Während des Abends und der Nacht herrschte bis auf vereinzeltes Gewehrfeuer im allgemeinen Ruhe. „Beowulf" und die M-Boote blieben auf ihren Bombardementsstellungen und leuchteten den Strand und die Stadt mit ihren Scheinwerfern ab.

Die Verluste der Landungskompanien betrugen 5 Tote und 22 Verwundete.

Am Sonntag, dem 14. April, sollten der Kommandeur der Ostseedivision von dem Nordteil der Stadt aus und der Chef des Sonderverbandes vom Marktplatz aus durch Vertreter Finnlands feierlich eingeholt werden. Auf dem Senatsplatz sollte daran anschließend eine Parade der Ostseedivision stattfinden. Dem Befehlshaber erschien der Zeitpunkt hierfür reichlich früh, aber die finnischen Behörden baten ausdrücklich darum, weil sie sich davon eine schnelle Beruhigung der Stadt versprachen.

Während die Abordnungen der Schiffe am Kai ausgeschifft wurden, erfolgte erneut aus einer Anzahl von Häusern ein Feuerüberfall auf den Marktplatz. Sofort setzte das Geschützfeuer der M-Boote ein, der Straßenkampf schien wiederum in vollen Gang zu kommen. Die Abordnungen der Schiffe mußten wieder eingeschifft werden. Es kam aber nur zu einem vorübergehenden Aufflackern des Kampfes, der auf den Marktplatz beschränkt blieb, bald war die Ruhe hergestellt. Bedauerlicherweise konnten aber der Chef des Sonderverbandes und die Abordnungen seiner Schiffe nicht an der geplanten Ehrung teilnehmen.

Die Schiffe und Fahrzeuge des Sonderverbandes hatten inzwischen verschiedene Fahrzeuge der Rotgardisten, darunter ein ganz neues Minenboot entwaffnet und beschlagnahmt.

Im Laufe des Nachmittags traf die verkleinerte Transportflotte unter dem Befehl des Korvettenkapitäns Ernst Rebensburg in Helsingfors ein und machte am Kai von Skatudden fest; sie hatte von Hangö aus die für den weiteren Verlauf der Unternehmung nicht mehr benötigten Dampfer in die Heimat entlassen; Kapitän z. S. Irmer hatte die Rückreise zu seiner Dienststelle in Berlin bereits angetreten.

Am 15. April mittags kam eine Abordnung der finnischen Staats- und Stadtbehörden an Bord des Flaggschiffs, ihr Wortführer drückte in einer begeisterten Ansprache dem Chef des Sonderverbandes den Dank ganz Finnlands und der Hauptstadt Helsingfors an die deutsche Marine aus.

Auch der dritte Operationsabschnitt hatte seinen erfolgreichen Abschluß gefunden.

Nach der Einnahme von Helsingfors

Die operativen Maßnahmen waren mit der Einnahme von Helsingfors im wesentlichen beendet. In der Folgezeit wurden „Nautilus", „Möwe" und die kleineren Fahrzeuge, namentliche die Torpedoboote, noch häufig zu Patrouillenfahrten in den Åbo-Schären und im Schärengebiet der südfinnischen Küste eingesetzt, um diese Gewässer zu beobachten und zu befrieden. Das ganze Gebiet zwischen Åland und Wiborg stand unter dauernder Aufsicht; zu Kampfhandlungen kam es dabei nicht mehr. Diese Patrouillenfahrten wurden auch dazu benutzt, das Küstennachrichtenwesen auszubauen; so wurden z. B. die Inseln Hochland und Lavansaari mit Signal- und FT.-Personal der Marine besetzt und dadurch die dauernde Beobachtung des östlichen Finnischen Meerbusens erreicht.

Unter den Patrouillenfahrten ist die des „Nautilus", begleitet von „T 155" und „Grüß Gott", nach Kotka am 4./5. Mai hervorzuheben; sie hatte den Zweck, beim Vorrücken der Armee gegen Kotka, wo starke rote Kräfte vermutet wurden, diesen kleinen Hafenplatz nach See zu abzuschließen und das Entkommen der Roten über See zu verhindern. Nach Aussage der Weißgardisten auf der Insel Aspö, wo „Nautilus" am 4. Mai vorübergehend ankerte, waren die Hauptteile der Roten Garde bereits am 1. Mai auf mehreren Dampfern aus Kotka entkommen. Es gelang „Nautilus", ein russisches Vorpostenboot und einen bewaffneten Schlepper in Kotka zu überraschen, die zum Abtransport der letzten Roten dort bereitlagen; sie wurden nach vorschriftsmäßiger Desarmierung den Finnen übergeben.

Die Minensuchverbände wurden in erster Linie zur Verbreiterung und verbesserten Bezeichnung der Hauptanmarschstraße nach Helsingfors, insbesondere im Sperrgebiet nördlich Dagö, und zur Schaffung des sicheren Verbindungsweges Odensholm—Reval eingesetzt; daneben gingen Such- und Räumarbeiten vor Eckerö und in der Kertel-Bucht. Auf sie wird weiter unten kurz eingegangen werden.

Mit dem Einzug der Ostseedivision in Helsingfors wurde dieses Hauptstützpunkt der Division; der Sonderverband richtete ihr hier eine Nachschubstelle ein, der ein regelmäßiger Pendelverkehr zwischen Danzig und Helsingfors mit den Dampfern „Aamot" und „Kiew" alles Erforderliche heranschaffte.

Hand in Hand damit ging die Einrichtung eines ständigen Lotsen- und Geleitdienstes, der in der ersten Zeit von Helsingfors aus vorsichtshalber noch bis zur Südgrenze des großen Sperrgebiets ausgedehnt, später nach weiterem Ausbau der Fahrstraße auf das Gebiet zwischen Hangö und Helsingfors beschränkt wurde. Dieser Dienst stellte an die Schlepper und sonstigen kleinen Fahrzeuge, namentlich der zweiten und dritten Gruppe der Vorpostenflottille Ost, hohe Anforderungen, da sie fast dauernd unterwegs waren.

Die Transportflotte wurde am 20. April aufgelöst, es blieben noch einige Dampfer zur Verfügung des Sonderverbandes, um später die Brigade Brandenstein und Teile der Ostseedivision nach Reval bzw. in die Heimat zurückzubringen.

In Helsingfors selbst waren vom Sonderverband zunächst diejenigen Aufgaben zu erledigen, die sich aus der Einnahme der Stadt ergaben. Vor allem mußte auf der Wasser und im Hafengebiet völlige Sicherheit geschaffen werden.

Zu diesem Zweck waren alle im Hafen befindlichen Schiffe genau zu durchsuchen, und es war die Frage ihrer widerrechtlichen Beteiligung an den Feindseligkeiten eingehend zu prüfen. Daneben waren alle Befestigungen und sonstigen militärischen Anlagen, wie Werften, Arsenale, Depots ordnungsmäßig zu übernehmen.

Der Versuch, die Untersuchung über die Beteiligung der Handelsschiffe an den Feindseligkeiten sofort nach Beendigung der Operationen gegen Helsingfors abzuschließen und die Schiffe möglichst umgehend ihren rechtmäßigen Besitzern zurückzugeben, scheiterte an der großen Zahl der Fahrzeuge und besonders am Auftreten vieler ungeklärter wirtschaftlicher Fragen im Zusammenhang mit dieser Abwicklung. Die Angelegenheit wurde daher vom Sonderverband dem bei der deutschen Gesandtschaft in Finnland kommandierten Marinevertreter, Korvettenkapitän Reuter, übertragen.

Dagegen fand die Übernahme aller russischen Befestigungen und sonstigen militärischen Anlagen bereits am 21. April ihren Abschluß. Die Verhandlungen darüber wurden mit dem russischen Befehlshaber der Baltischen Flotte, Konteradmiral Zelenoj, auf seinem Flaggschiff „Pamjat Asowa" geführt. Nachdem der deutsche Standpunkt, wonach die Übernahme aller Befestigungen aus Gründen der militärischen Sicherheit eine unbedingt erforderliche Maßnahme sei, allseits — wenn auch nicht widerspruchslos — anerkannt war, wurden alle Anlagen von einer gemischten Kommission deutscher, finnischer und russischer Vertreter eingehend besichtigt und dann unter deutscher Vermittlung von den Russen ordnungsmäßig an eine finnische, zu diesem Zweck eingesetzte Kommission übergeben. Etwaige Entschädigung der Russen blieb späteren finnisch-russischen Vereinbarungen vorbehalten.

Hierbei bewährte sich besonders deutlich der militärische Wert des Hangö-Abkommens, das den finnischen Behörden jetzt ermöglichte, alle Befestigungswerke und sonstigen militärischen Anlagen in unversehrtem Zustande zu übernehmen und den eigenen Zwecken nutzbar zu machen. Der in ihm zunächst noch verborgene wirtschaftliche Wert zeigte sich erst später, als es bei der endgültigen finnisch-russischen Abrechnung dem deutschen Vermittler gelang, die Zahlung der Entschädigung in deutscher Mark durchzusetzen. Infolge der Wertverhältnisse des Geldes brauchte Finnland nur eine im Verhältnis zum Werte der Objekte sehr geringe Summe an Rußland zu zahlen.

Ein weiteres wichtiges Betätigungsfeld der Marine war die Unterstützung der finnischen Behörden bei ihrer Aufgabe, die Befestigungen von Helsingfors nach See zu verteidigungsbereit zu machen. Zunächst sollten vier Batterien schußfertig gemacht werden, und zwar Torra Mjölö mit vier 25-cm-Geschützen, Gråhara, Sandhamn und Stora Karlö mit je vier 15-cm-Geschützen. Die schwere Batterie konnte bereits am 30. April angeschossen werden; am 24. Mai folgten die übrigen. Besetzt wurden die schußfertigen Batterien von kleinen Kommandos deutscher Matrosenartilleristen unter dem Kommando des Kapitänleutnants d. R. der Matrosenartillerie Wustrau; sie bildeten gleichzeitig das Ausbildungskommando für die finnischen Geschützbedienungen, die ihrerseits der Stamm für die finnische Küstenartillerie wurden.

Weiter sollte Helsingfors nach See zu durch Vervollkommnung der vorhandenen Minensperren verteidigt werden. Im Anschluß an diese Sperren wurde eine weitere

Verseuchung von Gebieten in Aussicht genommen, die als Bombardementsstellungen in Betracht kamen. Das finnische Seefahrtsamt stellte dazu einen Minenleger in Dienst, die Minen wurden von Deutschland geliefert.

Hand in Hand mit diesen Verteidigungsmaßnahmen wurde das Abschieben der noch in Helsingfors liegenden, unter dem Schutz des Hangö-Abkommens stehenden russischen Fahrzeuge betrieben. Diese Gelegenheit wurde ausgiebig zum Abtransport der russischen Bevölkerung ausgenutzt. Nach anfänglichen Hemmungen vollzog sich das Auslaufen der russischen Kriegsschiffe gruppenweise reibungslos. Als letzter verließ der russische Admiral Zelenoj mit „Pamjat Asowa" Helsingfors am 28. Mai. Es sei erwähnt, daß das Hangö-Abkommen auch den Russen Vorteile brachte. Wiederholt drohten ernstliche Schwierigkeiten zu entstehen, weil die Finnen russische Kriegs- und Handelsschiffe beschlagnahmen wollten, die nach russischer Ansicht unter dem Schutz des Hangö-Abkommens standen. Fast in allen Fällen mußte der zur Entscheidung angerufene Sonderverband in gerechter Anwendung des Abkommens den Russen recht geben.

Eine gewisse Sorge bereitete noch die Lösung der „Ino-Frage". Die Russen hatten den Kreuzer „Oleg" aus Kronstadt unter roter Flagge vor das Fort Ino gelegt, das sich noch in russischer Hand befand, zweifellos mit der Absicht, einen etwaigen Angriff der finnischen Landtruppen durch den Kreuzer von See her zu verhindern oder aufzuhalten. Das Inseegehen des „Oleg" bedeutete eine Verletzung des Brest-Litowsker Vertrages, die zu Weiterungen führen konnte. Nach einer kurzen Periode der Spannung fand die Angelegenheit dadurch ihren Abschluß, daß die Russen das Fort sprengten, sich auf russisches Gebiet zurückzogen und den Kreuzer nach Kronstadt zurückberiefen.

Beendigung der Minensuch- und -räumarbeiten

Drei Gebiete kamen in Betracht: die Gewässer um Eckerö, der Hauptweg nördlich Dagö bis Reval und die finnischen Gewässer.

Vor Eckerö arbeitete seit dem 10. April die erste Gruppe der Vorposten-Halbflottille Ost; mehrere Minen wurden gefunden und geräumt, minenfreie Wege geschaffen und festgelegt. Am 26. April waren die Arbeiten beendet, und die Gruppe wurde dem Führer des Suchverbandes wieder zur Verfügung gestellt, um nördlich Dagö und später auf der Strecke Libau—Arensburg und im Rigaischen Meerbusen zur Nachprüfung der Wege eingesetzt zu werden.

Die Arbeiten zur Verbreiterung der Wege nördlich Dagö, von Punkt D (Kriegsfeuerschiff „Jasmund") bis Odensholm und weiter bis Reval, und zu deren besserer Bezeichnung fielen vom 15. April ab unter Führung des Chefs der II. Minensuchflottille der 4. und 9. Minensuch-Halbflottille und der II. Minenräumdivision zu; zeitweise beteiligten sich auch Boote der 6. Minenräum-Halbflottille daran. Mehrfach mußten das Suchen und Räumen wegen schlechten Wetters unterbrochen werden. Zahlreiche Minen wurden noch gefunden und geräumt. Leider gingen die Arbeiten nicht ohne Verluste ab: 10,5 sm nordwestlich Tachkona erhielt am 18. April der

Fischdampfer „Claus Groth" einen schweren Minentreffer unter dem Maschinenraum und sank; fünf Mann wurden vermißt, ein Schwerverwundeter starb.

Das Flottillenfahrzeug „A 62" vermaß an zwei Tagen die Glotowa- und die Apollo-Bank. Letztere reichte mit 11 m Wasser eine gute Seemeile weiter nördlich als die Karten angaben.

Als letzte Arbeiten wurden am 26. April die Feuerschiffe „Außenjade" und „Jasmund" auf neue Stellungen verlegt. Dabei dauerte das Lichten des Ankers auf „Jasmund" 5½ Stunden bei ununterbrochener Arbeit dreier Bootsbesatzungen in Ablösungstörns. Den Anker des Feuerschiffs „Bülk", der mit seiner Kette etwa 15 t wog, aus dem Grunde zu brechen gelang nicht. Der Chef der II. Minensuchflottille wurde abends mit 4. und 9. Minensuch-Halbflottille aus dem Sonderverband entlassen und trat den Marsch nach der Nordsee an. Er und seine Fahrzeuge hatten sich, wie bei der Eroberung der Baltischen Inseln, wiederum besonders bewährt.

Der II. Minenräumdivision fiel noch die Aufgabe zu, einen Weg von Punkt 17 aus über Apollo-Bank-Ostboje in die Kertel-Bucht auf Dagö zu bahnen. Viele flachstehende Minen mußten geräumt werden. Die Arbeit war am 10. Mai beendet, worauf die bewährte Räumdivision nach der Nordsee entlassen wurde.

Für Minensuch- und -räumarbeiten standen dem Sonderverbande und später dem Befehlshaber der Marineanlagen in Libau für seinen Bereich noch die 6. Minenräum-Halbflottille, die Vorposten-Halbflottille Ost, ein in Reval aus 24 dort vorgefundenen Dampfer- und Motorbooten gebildeter Räumverband unter dem Kapitänleutnant d. R. Wiehr und die aus fünf Fischdampfern bestehende U-Bootsjagdschule zur Verfügung.

Das Räumen der russischen Minen in den finnischen Schärengewässern und im Finnischen Meerbusen war laut Friedensvertrag von Brest-Litowsk Aufgabe der Russen. Diese hätten dazu Minensuchverbände auf finnische Häfen und auf Häfen der baltischen Randstaaten stützen müssen; beides war militärisch und politisch unerwünscht. Der Sonderverband schlug in einer Sitzung mit finnischen Regierungsvertretern und dem russischen Admiral Zelenoj vor, die Russen sollten ihren Anteil an den Such- und Räumarbeiten dadurch leisten, daß sie die in Helsingfors liegenden Suchfahrzeuge den Finnen übergäben, diese würden sie besetzen und die Arbeiten ausführen. Admiral Zelenoj konnte seine Zustimmung hierzu nicht geben, erklärte aber, sich der Wegnahme unter Protest fügen zu müssen. Ende April wurden die Fahrzeuge von der finnischen Regierung übernommen, mit deutscher Hilfe bemannt und in Dienst gestellt.

Fregattenkapitän v. Rosenberg wurde die Aufgabe übertragen, die Ausbildung im Minendienst (Legen, Suchen und Räumen) zu leiten und den Minensuchverband zur Keimzelle für eine zukünftige finnische Marine zu machen.

Abschluß der Tätigkeit des Sonderverbandes und der Ostseedivision

Nachdem die operativen Aufgaben beendet waren, erforderte die Lage in der Nordsee die Rückkehr des Chefs des Sonderverbandes, seines 1. Admiralstabsoffiziers und der Linienschiffe zur Hochseeflotte. Konteradmiral Meurer war inzwischen zum Chef des IV. Geschwaders ernannt worden.

Nach Übergabe der Geschäfte an Konteradmiral v. Ußlar, den Befehlshaber der Marineanlagen in Libau, der unter Belassung in dieser Stellung zum Chef des Sonderverbandes ernannt worden war und seine Flagge am 30. April auf „Nautilus" setzte, verließen Konteradmiral Meurer und Kapitänleutnant Kiep mit „Westfalen" und „Posen" am 30. April Helsingfors, während gerade die Seefront ihre erste Schießübung abhielt.

Erfolgreich war die Befreiung Finnlands durchgeführt worden, unter Überwindung größter navigatorischer Schwierigkeiten und Behinderung durch Eis und Minen. Verwickelte politische und diplomatische Verhandlungen waren geschickt geführt und unklare Lagen gemeistert worden. Richtig war die geringe Widerstandskraft der Küstenbefestigungen eingeschätzt und darauf die Abänderung des Operationsplans durchgesetzt worden. Dies ermöglichte der Ostseedivision, dicht bei Helsingfors zu landen und sofort auf die Hauptstadt loszumarschieren, statt daß sie, wie ursprünglich angeordnet, weitab von Helsingfors an Land ging und, sich der Front Mannerheims anschließend, erst nach Wochen mit dieser die Hauptstadt erreicht hätte. Durch sein verantwortungsfreudiges Handeln hatte Konteradmiral Meurer erreicht, daß die deutschen See- und Landstreitkräfte eine entscheidende Rolle bei der Befreiung Finnlands spielten. Nachdem durch die Landung in Hangö die rasche Befreiung der Hauptstadt ermöglicht wurde, beschleunigte der Vertrag von Hangö das Vorgehen und sicherte Helsingfors vor Schäden und Zerstörungen. Mit Genugtuung konnte der Chef des Sonderverbandes auf die unter schwierigen Verhältnissen und unter besonderen Witterungsunbilden erzielten Leistungen seines Verbandes zurückblicken. Er selber hatte die ihm übertragene recht schwierige militärische und politische Aufgabe, trefflich unterstützt von seinem Stabe, besonders dem 1. Admiralstabsoffizier, zielbewußt, energisch und mit kluger Anpassung an die verwickelten Verhältnisse erfolgreich gelöst.

Von besonderem Wert war auch die tatkräftige Hilfe der Finnen selber gewesen. Hierbei sind besonders die Männer zu nennen, die die für die Operationen unerläßlichen großen Eisbrecher „Sampo", „Tarmo" und „Wolhynetz" mit kühner Hand in ihren Besitz brachten und sie unter mustergültiger seemännischer und nautischer Führung in den Dienst der Befreiung stellten. Die Tätigkeit des Eisbrechers „Sampo" unter seinem Kapitän Roßquist sei besonders rühmend erwähnt.

Die Ostseedivision, die den Vormarsch auf Riihimäki am 19. April gegen Widerstand der Roten Garde angetreten hatte, nahm diese Stadt am 23. April. Bereits vorher hatte sich die Brigade Brandenstein bei Lahti mit Teilen der vorrückenden Armee Mannerheims vereinigt. Die Kämpfe der nächsten Tage zerschlugen die Rote

Garde, deren Hauptteil sich ergab, während kleinere Verbände entkamen. Nachdem die Weiße Garde am 30. April die Festung Wiborg erobert hatte, konnte Finnland mit dem 2. Mai als befreit gelten; Säuberungs- und Sicherungsmaßnahmen dauerten noch einige Zeit. Am 16. Mai zog General Frhr. v. Mannerheim mit seinen Truppen in die Hauptstadt Helsingfors ein.

Die Ostseedivision hatte ihre Aufgabe erfolgreich gelöst; ihr Hauptteil und die Brigade Brandenstein wurden im Lauf der nächsten Wochen durch die dem Sonderverband verbliebenen Transportdampfer abtransportiert. Auf Bitten der finnischen Regierung verblieb Generalmajor Graf v. d. Goltz mit einem Teil seiner Truppen bis zum Ende des Krieges in Finnland, um beim Aufbau der neuen finnischen Wehrmacht behilflich zu sein.

Abbau des Sonderverbandes

Die Aufgaben des Sonderverbandes gingen allmählich in reinen Bewachungs- und Ausbildungsdienst über, konnte daher verkleinert werden. Als erste waren am 26. April die Minensuch-Halbflottillen entlassen worden, ihnen folgten am 28. April die III. Sperrbrechergruppe, danach die Linienschiffe und schließlich die II. Minenräumdivision. Die Schrauben des Kreuzers „Kolberg" waren durch die vielen Fahrten in schwerem Eis stark beschädigt worden, das Schiff wurde am 19. Mai dem Befehlshaber der Sicherung der Ostsee wieder unterstellt und zur Instandsetzung nach Kiel entlassen. Obwohl die Schweden die Räumung der Åland-Inseln von Truppen und Panzerschiffen bis zum 16. Mai durchgeführt hatten, hielt die Seekriegsleitung einen Stationär aus politischen Rücksichten dort zunächst noch für angebracht und ersetzte „Kolberg" durch „Stralsund", die diesen Dienst bis zum 15. Juni versah. Bis zum gleichen Zeitpunkt blieben auch „Nautilus" und „Möwe" in den finnischen Gewässern und traten dann zum Befehlshaber der Sicherung der Ostsee zurück.

Hangö war als Stützpunkt bereits Ende April aufgegeben, das Hangö-Detachement zum Teil für die Befestigungen von Helsingfors, zum Teil für den finnischen Minensuchverband verwandt worden. Die an Land befindlichen kleinen Kommandos der Marine einschließlich der Matrosenartilleristen in den Befestigungen wurden der Ostseedivision unterstellt.

Der Sonderverband wurde mit dem 31. Mai aufgelöst, Konteradmiral v. Ußlar leitete die Tätigkeit der Marine in den finnischen Gewässern von da ab in seiner Eigenschaft als Befehlshaber der Marineanlagen in Libau.

Ausklang

In der östlichen Ostsee beschränkte sich die Tätigkeit der Marine bis zum Kriegsende auf das Offenhalten der Verkehrswege über See, auf die Einrichtung der Marinestützpunkte in den baltischen Randstaaten und auf den Ausbildungsdienst in Finnland.

In der westlichen Ostsee blieb die Wacht an den Ausgängen nach dem Kattegat ihre Hauptaufgabe, der sie sich mit der gleichen Gewissenhaftigkeit und Einsatzfreudigkeit unterzog wie in den vergangenen Kriegsjahren.

Beilage 1

Kriegsgliederung der Baltischen Flotte

Stand vom 14. März 1917

Flottenchef: Vizeadmiral A. J. Nepenin

Chef des Stabes: Konteradmiral N. M. Grigoroff

	Baujahr	t	sm	Art.	Torp.	Min.	Offiziere	Mannschaften
„Kretschet"	04	2 800	12	Flottenstabs-Aviso			4	60
1. Linienschiffs-Brigade. Vizeadmiral M. K. Bachireff								
„Petropawlowsk" „Gangut" „Ssewastopol" „Poltawa"	14	23 000	23	12—30,5 cm 16—12 cm	4	—	30	1200
2. Linienschiffsbrigade. Konteradmiral A. K. Nebolßinyj								
„Andrej Perwosswannyj"	10	18 300	18	4—30,5 cm 14—20 cm 12—12 cm	6	—	25	1000
„Imperator Pawel I."	10	18 300	18					
„Zessarewitsch"	03	13 300	18	4—30,5 cm 12—15 cm	6	—	25	800
„Slawa"	05	13 300	18					
1. Kreuzer-Brigade. Konteradmiral W. K. Pilkin								
„Rurik"	08	17 200	21	4—25 cm 8—20 cm 20—12 cm	2	500	25	1000
„Admiral Makaroff"	08	8 000	21	3—20 cm 12—15 cm	2	300	20	600
„Bajan"	09	8 000	21					
„Bogatyr"	01	7 500	23	16—13 cm	4	200	20	570
„Oleg"	04	6 900	23					
2. Kreuzer-Brigade. Vizeadmiral A. P. Kurosch								
„Rossija"	96	13 300	20	8—20 cm	2	—	22	850
„Gromoboj"	99	13 500	18	12—15 cm	2	—	22	870
„Aurora"	03	6 800	19	10—13 cm	2	—	18	580
„Diana"	01	6 800	19					

Torpedoboots-Streitkräfte

Konteradmiral M. A. Kedroff

„Nowik"	13	1 280	37	4—10 cm	8	60	7	140

1. Torpedoboots-Division. Kapt. I. Rg. P. W. Wilken

„Pobjeditel" „Grom" „Orfej" „Ssabijaka"	15	1 200	32	4—10 cm	9	50	7	150

	Baujahr	t	sm	Art.	Torp.	Min.	Offiziere	Mannschaften
2. Torpedoboots-Division. Kapt. I. Rg. A. W. Raſwoſoff								
„Deſna"	15	1 200	32	4—10 cm	9	50	7	150
„Ljetun"								
„Aſart"								
„Sſamſſon"								
„Kapitan Iſylmetjeff" .								
3. Torpedoboots-Division. Kapt. I. Rg. K. W. Scheweljaff								
„Iſjaſlaff"	16	1 350	33	5—10 cm	12	60	7	160
„Awtroil"								
„Gawriil"	17	1 200	32	4—10 cm	9	50	7	150
„Konſtantin"								
4. Torpedoboots-Division. Kapt. I. Rg. P. W. Gelmerſon								
„Sibirſkij Strjelok" . .	05	750	25	2—10 cm	3	40	5	100
„General Kondratenko"								
„Ochotnik"								
„Progranitſchnik" . .								
5. Torpedoboots-Division. Kapt. I. Rg. U. K. Stark								
„Emir Bucharſkij" . .	05	660	22	2—10 cm	3	50	5	100
„Moſkwitjanin" . . .								
„Finn"								
„Wſadnik"								
„Gajdamak"	06	720	22	2—10 cm	3	50	5	100
„Amurez"								
„Uſſurijez"								
6. Torpedoboots-Division. Kapt. I. Rg. M. N. Alleambaroff								
„Stereguſchtſchij" . .	05	710	26	3—10 cm	3	—	5	90
„Ukrajna"								
„Woiſkowoi"								
„Turkmenez								
„Stawropolſkij" . . .								
„Sabajkalez"								
„Donſkoj Kaſak" . . .								
„Straſchnyj"								
Minenverteidigung								
Vizeadmiral A. M. Maximoff								
„Tſchajka"	—	1 300	12	—	—	—	5	90
Minenleger-Verband								
Kapt. I. Rg. J. S. Djeniſſoff								
„Narowa"	73	5 000	11	4—7,5 cm	—	600	12	250
„Amur"	09	3 250	17	5—12 cm / 2—7,5 cm	—	225	12	220
„Wolga"	05	1 700	14	4—7,5 cm	—	225	10	180
„Lena"	05	1 700	12	2—7,5 cm	—	370	10	180
„Ural"	05	1 700	11	4—7,5 cm	—	360	10	170
„Swir"	05	1 700	10	2—7,5 cm	—	500	10	200
„Ilmen"	05	1 700	12	2—7,5 cm	—	360	10	160
„Maſta"	05	1 700	9	—	—	300	4	80

	Baujahr	t	sm	Art.	Torp.	Min.	Offiziere	Mannschaften
Wachstreitkräfte								
8. Torpedoboots-Division. Kapt. I. Rg. S. W. Mjasnoff								
„Istusnyj"	05	410	21	2—7,5 cm	2	10	4	65
„Krepkij"								
„Legkij"								
„Lichoj"								
„Lowkij"								
„Mjetkij"								
„Molodezkij"								
„Moschtnyj"								
9. Torpedoboots-Division. Kapt. I. Rg. A. A. Rujek								
„Gromjaschtschij"	05	430	26	2—7,5 cm	3	15	4	65
„Widnyj"								
„Djelnyj"	06	390	26	2—7,5 cm	2	15	4	65
„Djejatelnyj"								
„Dostojnyj"								
„Rastoropnyj"								
„Rasjaschtschij"								
„Storoschewoj"								
„Sfilnyj"								
„Strojnyi"								
1. Bewacher-Division. Kapt. I. Rg. A. O. Stark								
„Jastreb"	06	500	11	2—10 cm	—	90	4	50
„Kobschik"	15	500	15	2—10 cm	—	70	3	40
„Korschun"	15	500	16	2—10 cm	—	70	3	40
„Woron"	15	500	10	2—7,5 cm	—	60	3	30
„Grif"	15	500	11	2—7,5 cm	—	—	3	30
„Ruslan"	15	500	12	2—7,5 cm	—	40	3	30
„Wladimir"	15	500	10	2—7,5 cm	—	20	3	30
2. Bewacher-Division. Kapt. II. Rg. M. F. Sfinjawskij								
„Barsuk"	—	—	11					
„Wydra"	—	—	11					
„Kuniza"	—	—	12	2—7,5 cm	—	—	3	30
„Sfobol"	—	—	14					
„Gornostaj"	—	—	14					
Netzsperr-Verband								
Kapt. II. Rg. L. P. Murawjeff								
1. Netzsperr-Division								
„Scherna"	—	—	8	1—4,7 cm	—	90	3	30
„Pripjet"	—	—	9	2—10 cm	—	90	3	30
„Lowat"	—	—	8	1—7,5 cm	—	60	3	30
Transporter „Wytegra"	—	—	8	—	—	250	3	40
2. Netzsperr-Division								
„Seja"	—	—	10	1—7,5 cm	—	90	3	30
„Bureja"	—	—	12	2—7,5 cm	—	90	3	30
„Irtysch"	—	—	8	1—7,5 cm	—	90	3	30
Transporter „Ob"	—	—	8	—	—	?	3	40

Minensuchstreitkräfte

Konteradmiral P. P. Kitkin

1. Minensuch-Verband. Kapt. I. Rg. P. A. Glasjenapoff

1. Minensuch-Division

„Nr. 212"	22 sm	2—4,7 cm
„Nr. 213"		
„Nr. 214"		
„Nr. 215"		
„Nr. 216"		
„Nr. 217"		
„Nr. 218"		
„Nr. 219"		
„Nr. 220"		
„Nr. 222"		

2. Minensuch-Division

„Prytkij"	24 sm	2—7,5 cm
„Protschnyj"		
„Podwischnyj"		
„Posluschnyj"		
„Retiwyj"		
„Rjäswyj"		
„Rjanyj"		

3. Minensuch-Division

„Uarnik"	11 sm	1—5,7 cm
„Sapal"	11 sm	1—5,7 cm
„Minrep"	11 sm	1—5,7 cm
„Kapsul"	9 sm	1—5,7 cm
„Grus"	9 sm	1—7,5 cm
„Krambol"	11 sm	1—7,5 cm
„Sjaschtnik"	11 sm	1—5,7 cm

4. Minensuch-Division

„Nr. 18"	13 sm	2—4,7 cm
„Nr. 19"	12 sm	1—4,7 cm
„Nr. 22"	12 sm	2—4,7 cm
„Nr. 103"	18 sm	1—3,7 cm
„Planeta"	11 sm	2—4,7 cm
„Kometa"	9 sm	—
„Tscheka"	17 sm	1—3,7 cm

2. Minensuch-Verband. Kapt. I. Rg. S. W. Kowalefkij

5. Minensuch-Division

„Nr. 2"	10 sm	—
„Nr. 3"	11 sm	2—5,7 cm
„Nr. 4"	9 sm	1—5,7 cm
„Nr. 11"	9 sm	2—4,7 cm
„Nr. 23"	10 sm	2—4,7 cm

6. Minensuch-Division

„Nr. 7"	9 sm	1—7,5 cm
„Nr. 8"	8 sm	—
„Nr. 9"	9 sm	2—7,5 cm
„Nr. 10"	8 sm	2—7,5 cm
„Nr. 12"	8 sm	2—7,5 cm
„Nr. 24"	10 sm	—

7. Minensuch-Division

„Nr. 14"	11 sm	2—4,7 cm
„Nr. 15"	14 sm	1—4,7 cm
„Nr. 16"	10 sm	1—4,7 cm
„Nr. 17"	12 sm	1—4,7 cm

8. Minensuch-Division

„Plamja"	11 sm	1—7,5 cm
„Patron"	11 sm	
„Ilja Muromez"	11 sm	
„Alescha Popowitsch"	11 sm	
„Potok Bogatyr"	12 sm	
„Mikula"	12 sm	
„Dobrynja"	12 sm	
„Swjatogor"	12 sm	

	Bau-jahr	t	sm	Art.	Torp.	Min.	Offi-ziere	Mann-schaften
Sicherungsverband Åbo-Åland								
Konteradmiral M. P. Sſablin								
7. Torpedoboots-Diviſion. Kapt. I. Rg. U. K. Kedroff								
„Burnyj"								
„Bojewoj"								
„Wnimatelnyj" . . .								
„Wnuſchitelnyj" . . .								
„Wynoſliwyj"	06	460	27	2—5,7 cm	3	20	4	65
„Inſchenjer-Mechanik Dmitrijeff"								
„Inſchenjer-Mechanik Swjereff"								
Kanonenboote								
„Chrabryj"	94	1 760	14	7—10,5 cm	—	—	12	197
„Chiwinez"	06	1 400	11	2—15 cm, 8—7,5 cm	—	—	12	161
„Groſjaſchtſchij" . . .	90	1 300	10	2—15 cm, 4—12 cm	—	—	12	160
„Bobr"	08	1 000	13	2—12 cm, 4—7,5 cm	—	—	12	140
„Giljak"	08	1 000	13	2—12 cm, 4—7,5 cm	—	—	12	140
Flußkanonenboote								
„Schaſchka"								
„Palaſch"								
„Piſtolet"								
„Zapfa"								
„Tumba"								
„Pulja"	08	24	16	1—7,5 cm	—	—	1	8
„Snjeg"								
„Ljed"								
„Nyrok"								
„Mjeſſen"								
Unterſeeboots-Streitkräfte								
Konteradmiral D. N. Werderewſkij								
1. U-Boots-Diviſion								
„Gepard"	15							
„Bars"	15/16	650	18	2—7,5 cm	18	8	3	30
„Wjapr"	15/16	800	10					
„Wolk"	15/16							
2. U-Boots-Diviſion								
„Pantera"								
„Lwiza"								
„Kuguar"	16	650/800	18/10	2—7,5 cm	12	8	3	30
„Tigr"								

	Bau-jahr	t	sm	Art.	Torp.	Min.	Offi-ziere	Mann-schaften
3. U-Boots-Division								
„Rys" „Jaguar" „Leopard" „Smjeja"	16/17	650 800	18 10	2—7,5 cm	12	8	3	30
4. U-Boots-Division								
„A G 12" „A G 11" „A G 14" „A G 15" „A G 16"	16	360 470	13 11	—	4	—	2	15
5. U-Boots-Division								
„Alligator" „Drakon" „Kajman" „Krokodil"	09	410 500	10 8	—	6	—	2	20
6. U-Boots-Division								
„Minoga"	08	120 150	10 8	—	2	—	2	18
„Makrel" „Okun"	08	150 180	8 5	—	4	—	1	15
„Kefal"	05	115 150	9 7	—	2	—	1	12
7. U-Boots-Division								
„Bjeluga" „Peskar" „Sterljad"	05	110 130	9 7	—	1	—	1	12
„Graf Scheremetjeff" „Kassatka"	04	150 200	8 6	—	4	—	4	16
Begleit-Torpedoboote								
„Leitenant Burakoff"	06	410	22	2—7,5 cm	2	8	3	65
„Prosorliwyj" „Poraschajuschtschij"	00	250	24	1—7,5 cm	2	8	1	52
Englische U-Boote								
„E 1" „E 8" „E 9"	12/14	730 825	16 10	2—7,6 cm	5	—	2	30
„E 19"	15	800 890	19 11	2—7,6 cm	5	—	2	30
„C 26" „C 27" „C 32" „C 35"	08	280 326	13 8	1—7,6 cm	2	—	1	15

Detachierte Schiffe

Linienschiff „Tschesma", Kreuzer „Askold" und „Warjag", Torpedoboote „Kapitan Jurassowskij", „Leitenant Sergejeff", „Besschumnyj", „Besposchtschadnyj", „Grosowoj", „Wlastnyj".

Beilage 2

Die Eroberung der Baltischen Inseln

Gliederung des Landungskorps

Führer: Gen. d. Inf. v. Kathen
Chef. d. Gen. Stb.: Oberst v. Tschischwitz } Gen. Kdo. XXIII. R.

42. Infanterie-Division

Kommandeur: Gen. Lt. v. Estorff
1. Genst. Offz.: Hauptmann Volkmann

65. Infanterie-Brigade
Oberst Matthiaß

Inf. Rgt. 17 Oberstlt. v. Kaweczynski,
Inf. Rgt. 131 Oberstlt. Fischer,
Inf. Rgt. 138 Major Falck.
Stab und 1. Esk. Drg. Rgt. 7
Artilleriekommandeur: Oberst v. Oertzen
Feldart. Rgt. 8 Major Bode
Pionier-, Minenwerfer-, Fernsprech-, Kraftfahr-, Sanitätsformationen
in normaler Stärke

Zuteilungen zum Gen. Kdo. XXIII. R.

Stab 77. Res. Div., Gen. Maj. Adams (bei der Einschiffungsleitung in Libau)
Res. Inf. Rgt. 255, Oberst Berring (I. Batl. erst mit II. Staffel eingetroffen)
Inf. Rgt. 365 (nach Beendigung der Operationen eingetroffen)

2. Inf. Radf.-Brigade
Gen. Maj. Frhr. v. Quadt

I., II., IV., V., VI. Batl. (31 Kompanien)
Radf. Komp. 203,
Radf. Komp. 77
Sturm-Batl. 10 Major Sluyter
Stab und 1 Komp.
Sturm-Komp. 18 Hauptmann v. Winterfeld
2 Masch. Gew. Scharfsch. Abtlg. (erst nach Beendigung der Operationen eingetroffen)
Schwere Batterien: 1 10 cm K., 3 s. F. H., 1 21 cm Mörser

Fliegerleitung Hauptmann Holtzmann

Feld-Fliegerabt. 16 8 Seeflugzeuge d. Marine

1., 2., 3., 4. Marine-Landungs-Funkstationen
Verschiedene Pionier-, Minenwerfer-, Funker- und andere Formationen und Kolonnen.

Beilage 3

Die Eroberung der Baltischen Inseln

Gliederung der Seestreitkräfte

Chef des Sonderverbandes: Vizeadmiral Schmidt (Ehrhard)
Chef des Stabes: Kapitän zur See v. Levetzow
Flaggschiff „Moltke": Kapitän zur See Gygas

Linienschiffe

III. Geschwader
Vizeadmiral Behncke
2. Admiral: Konteradmiral Seiferling

„König"	Kapitän zur See	Weniger,
„Bayern"	„ „ „	Rohardt,
„Großer Kurfürst"	„ „ „	Goette,
„Kronprinz"	„ „ „	Rösing,
„Markgraf"	„ „ „	Mörsberger

IV. Geschwader
Vizeadmiral Souchon
2. Admiral: Kommodore Meurer

„Friedrich der Große"	Kapitän zur See	v. Lessel,
„König Albert"	„ „ „	Varrentrapp,
„Kaiserin"	„ „ „	Graßhoff,
„Prinzregent Luitpold"	„ „ „	v. Hornhardt,
„Kaiser"	„ „ „	Loesch

Kreuzer

II. Aufklärungsgruppe
Konteradmiral v. Reuter

„Königsberg"	Freg.-Kapitän	Feldmann (Karl),
„Karlsruhe"	„	Tietgens,
„Nürnberg"	Kapitän z. S.	Hildebrand,
„Frankfurt"	Freg.-Kapitän	Seidensticker,
„Danzig"	Korv.-Kapitän	Adalbert Prinz von Preußen

VI. Aufklärungsgruppe
Konteradmiral Hopman
(Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte der östlichen Ostsee)

„Kolberg"	Freg.-Kapitän	Frank (Kurt),
„Straßburg"	„	Quaet-Faslem,
„Augsburg"	„	Lutter,
Tender „Blitz"	Korv.-Kapitän	Hauck,
Minenschiff „Nautilus"	„	Pfeiffer (Franz)

Torpedoboote

I. F. d. T.: Kommodore Heinrich
„Emden", Freg.-Kapitän Frhr. v. Gagern

II. Flottille „B 98"
Korv.-Kapitän Heinecke

3. Halbflottille
Kapitänleutnant Kolbe (Hans)
„G 101", „V 100", „G 103", „G 104"

4. Halbflottille
Korv.-Kapitän Faulborn
„B 109", „B 110", „B 111", „B 97", „B 112"

VIII. Flottille „V 180"
Korv.-Kapitän Nieden

15. Halbflottille
Kapitänleutnant Vollheim
„V 183", „V 185", „V 181", „V 184", „V 182"

16. Halbflottille
Kapitänleutnant Stohwasser
„S 176", „S 178", „G 174", „S 179", „V 186"

VI. Flottille „V 69"
Korv.-Kapitän Tilleſſen (Werner)

12. Halbflottille
Korv.-Kapitän Lahs
„V 43", „S 50", „V 44", „V 45", „V 46"

13. Halbflottille
Kapitänleutnant Zander
„V 82", „S 64", „S 61", „S 63", „V 74"

X. Flottille „S 56"
Korv.-Kapitän Hundertmarck

19. Halbflottille
Kapitänleutnant Rebensburg (Wilhelm)
„T 170", „T 169", „T 172", „G 175", „T 165"

20. Halbflottille
Kapitänleutnant Frhr. Röder v. Diersburg
„V 78", „V 77", „G 89", „S 65", „S 66"

7. Halbflottille

Korv.-Kapitän Graf v. d. Recke-Vollmerſtein
„T 154", „T 158", „T 157", „T 151", „T 160", „T 145", „T 143", „T 140", „T 139"

Gleitboot Oberleutnant z. S. Peytſch

Unterſeeboote

U-Bootsflottille Kurland

Kapitänleutnant Schött

„UC 56" Kapitänleutnant d. R. Kieſewetter,
„UC 57" „ Wißmann,
„UC 58" „ Veſper,
„UC 59" „ Leſholz,
„UC 60" Oberleutnant z. S. v. Fiſcher,
„UC 78" „ Kukat

Sperrbrechergruppe

Korv.-Kapitän d. Sw. Simonſen
„Rio Pardo", „Lothar", „Schwaben", „Glatz"

Minensuchdienst

II. Minensuchflottille
Kapitänleutnant Doflein, „A 62"

3. Minensuch-Halbflottille „T 136"
Kapitänleutnant v. d. Marwitz
„M 67", „M 68", „M 75", „M 76", „M 77",
„T 59", „T 65", „T 68", „T 82", „T 85"

4. Minensuch-Halbflottille „T 104"
Kapitänleutnant v. Zitzewitz (Maxim.)
„T 53", „T 54", „T 55", „T 56", „T 60",
„T 61", „T 62", „T 66", „T 67", „T 69"

8. Minensuch-Halbflottille „M 64"
Kapitänleutnant Koellner (Erich)
„M 11", „M 31", „M 32", „M 39", „A 35"

3. S-Halbflottille der Suchflottille
Korv.-Kapitän Goethe, „T 141"
Mutterschiffe „Primula", „Fiora",
15 Motorboote

I. Minenräumdivision (Riga)
Kapitänleutnant Astheimer
11 Motorboote

III. Minenräumdivision
Kapitänleutnant Weidgen
Mutterschiff „Indianola"
12 Motorboote

Minensuchgruppe der Vorposten-Halbflottille Ost
Oberleutnant z. S. d. R. Nordmann (Rudolf)
6 Fischdampfer

II. Minenräumdivision
Korv.-Kapitän Altvater (August)
Mutterschiff „Ammon"
12 Motorboote

IV. Minenräumdivision
Kapitänleutnant d. R. (M. A.) Kipke
Mutterschiff „Hochkamp"
Vorp.-Boot „O 2", 10 Motorboote

U-Bootsabwehr

Suchflottille der Ostsee „T 144"
Freg.-Kapitän v. Rosenberg

1. S-Halbflottille „T 142"
Kapitänleutnant d. R. Sach
„A 32", „A 28", „A 30"
32 Fischdampfer und Logger

2. S-Halbflottille „T 130"
Kapitänleutnant d. Seew. Wahlen (Joh.)
„A 31", „A 27", „A 29"
24 Fischdampfer und Logger

Werkstattschiff „Donau",
Kohlendampfer „Adeline H. Stinnes",
3 Motorboote,
Transportdampfer „Castor",
Transportdampfer „Coburg"

Netzsperrverband der Ostsee
Korv.-Kapitän Kaulhausen

„Eskimo", „Rossal",
Netzlagerschiff „Burgfried",
6 Schlepper,
mehrere Leichter

Vorposten-Halbflottille Ost

Kapitänleutnant d. R. Harder

6 Fischdampfer

Troß

Kapitänleutnant d. Sw. Sachse (Friedrich)

Depeschenboot „T 132",
Lazarettschiffe „Imperator", „Titania", „Viola", „Kehrwieder",
3 Proviantdampfer,
4 Munitionsdampfer,
Kohlendampfer,
Öldampfer,
Wasserfahrzeuge,
Tonnenleger „Wilhelms" und „Mellum",
Kabeldampfer „Alster"

Bergungsgruppe:
4 Schlepper und Pumpendampfer,
7 Schlepper für Landezwecke,
10 Leichter und Schuten,
8 Feuerschiffe (Fischdampfer der Vorposten-Halbflottille Ost),
Blockschiffe „City of Belfast", „City of Cadiz"

Transportflotte

Freg.-Kapitän v. Schlick

I. Gruppe

Freg.-Kapitän Fischer (Max)
„Chemnitz" Hilfskaptlt. Mitzlaff,
„Cassel", Hilfskaptlt. Vogt,
„Batavia", Hilfskaptlt. Filler,
„Friedrichsruh", Hilfskaptlt. Rantzau

II. Gruppe

Kapitänleutnant Wather (Ernst)
„Oron", Kapitänleutnant d. R. Tepfer,
„Sangara", Oberleutnant z. S. Hagen (Walther),
„Coralie Hörlock", Oberleutnant z. S. d. R. Hartung,
„Borderland", Oberleutnant z. S. Haardt

Beim Vortrupp:
„Equity", Oberleutnant z. S. Pezold,
„Corsica", Leutnant z. S. d. R. Burg

III. Gruppe

Freg.-Kapitän Keller
„Scharnhorst", Hilfskaptlt. Stollberg,
„Buenos Aires", Hilfskaptlt. Ihnen,
„Frankfurt", Hilfskaptlt. Görcken

IV. Gruppe

Korv.-Kapitän Glüer
„Bahia Castillo", Hilfskaptlt. Meyer (Hans),
„Gießen", Hilfskaptlt. Lindemann,
„Schleswig", Hilfskaptlt. Rehm,
„Badenia", Hilfskaptlt. Krause
Pionierdampfer „Oswald", Kapitänleutnant d. R. Hagemann (Paul)
Reserve: „Altenburg", Hilfskaptlt. Willemsen

Pionier-Ersatz-Bataillon 9
Oberstleutnant Ritter

Pionier-Landungskompanie
Hauptmann Biedermann

1. Kompanie Landstrm. Pion. 17

Luftschiffe

Luftschiffleiter Ost. Korv.-Kapitän Wendt (Hans)

„L 30", Oberleutnant z. S. Vermehren,
„L 37", Kapitänleutnant Gärtner (Paul)
„LZ 113", Kapitänleutnant Zaeschmar,
„LZ 120", Kapitänleutnant v. Loßnitzer,
„SL 8", Oberleutnant z. S. Ratz (Gerold),
„SL 20", Kapitänleutnant Wolff (Guido)

Luftschiffhafen Seddin,
„ Seerappen,
„ Wainoden

Flugwaffe

Kommandeur der Flieger beim S. V.: Kapitänleutnant Berthold

Marine

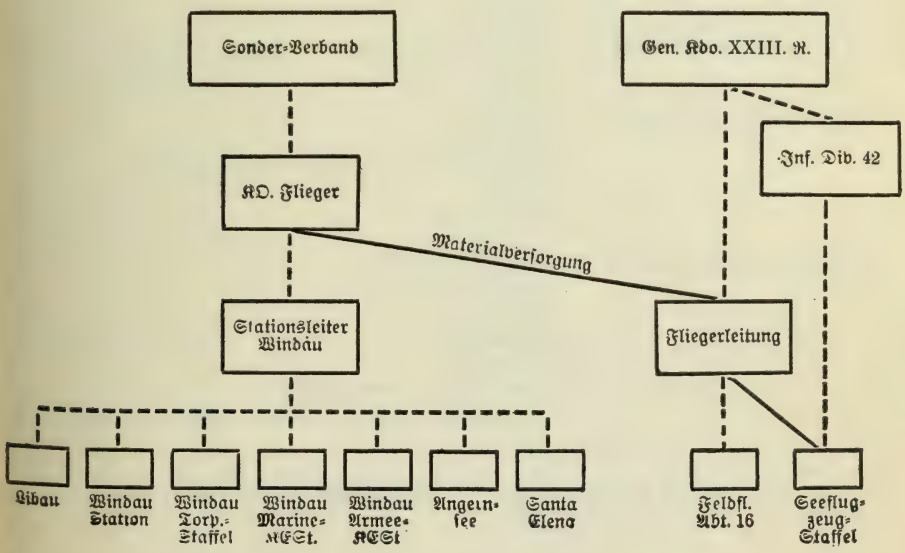
Flugzeugmutterschiff „Santa Elena": Oberleutnant z. S. Holzapfel,
Flugst. Libau (später Papensholm): Oberleutnant z. S. Klein (Hubert),
Flugst. Windau (später Arensburg): Kapitänleutnant Mans,
Flugst. Angernsee: Kapitänleutnant d. R. Pechel,
I. Torpedoflugzeugstaffel: Leutnant z. S. Stinsky,
Jagdstaffel der 8. Armee: Leutnant Roth,
Marine-Land-Jagdstaffel (in Reserve): Leutnant d. R. Wieland

Beilage 4 **Die Eroberung der Baltischen Inseln**

Gliederung[1]) und Unterstellung der Flugwaffe

			B	H-Ft	C H-Ft	C 2-MG	KI	G	E	LE	Summe
See-Flugzeuge	Libau	Oberlt. z. S. Klein	4	7	3	2	1	—	—	—	17
	Windau Station	Kaptlt. Mans	5	4	5	7	—	3	10	—	34
	Windau Torpedo-Staffel	Lt. z. S. Stinsky	—	—	—	—	—	5	—	—	5
	Angernsee	Kaptlt. d. R. Pechel	4	3	2	6	1	4	5	—	25
	Santa Elena	Oberlt. z. S. Holzapfel	1	2	—	1	—	—	—	—	4
Land-Flugzeuge	Windau-Mar.-KESt.	Lt. d. R. Wieland	—	—	—	—	—	—	—	6	6
	Windau-Arm.-KESt.	Lt. Roth	—	—	—	—	—	—	—	3	3
	Dondangen-Feldfl. Abt. 16	Oberlt. Frhr. v. Marschall	—	—	—	7	—	—	—	—	7
			14	16	10	23	2	12	15	9	101

[1]) B = Bombenflugzeug. H-Ft = FT.-Flugzeug mit Hörempfang. C H-Ft = Kampfflugzeug mit Hörempfang. C 2-MG = Kampfflugzeug mit 2 Masch. Gew. KI = Reihenbildflugzeug. G = Großflugzeug. E = See-Kampfeinsitzer. LE = Land-Kampfeinsitzer. KESt. = Kampf-Einsitzerstaffel.



Beilage 5

Die Eroberung der Baltischen Inseln

Gliederung der russischen Seestreitkräfte im Moon-Sund zur Zeit der Moon-Sund-Unternehmung 1917[1])

Befehlshaber: Vizeadmiral Bachireff

Linienschiffe:	„Slawa" „Graschdanin" (früher „Zessarewitsch")
Kreuzer:	„Bajan" (Flaggschiff des Befehlshabers) „Admiral Makaroff" „Diana" (vom 16. Oktober ab)
Kanonenboote:	„Chrabryj" „Grosjaschtschij" „Chiwinez"
Torpedobootsabteilung	
Führerboot:	„Nowik", Konteradmiral Stark
XI. Torpedoboots-Division: (Nowik-Typ)	„Pobjeditel" „Sabijaka" „Grom"
XII. Torpedoboots-Division (Nowik-Typ)	„Desna" „Ssamsson" „Leitenant Iljin" „Kapitän Isylmetjeff" (vom 17. Oktober ab)
XIII. Torpedoboots-Division: (Nowik-Typ)	„Isjaslaff" „Awtroil" „Konstantin" „Gawriil"
IV. Torpedoboots-Division:	„General Kondratenko" „Progranitschnik"
V. Torpedoboots-Division:	„Wsadnik" „Amurez" „Emir Bucharskij" (vom 16. Oktober ab) „Finn" „Moskwitjanin"
VI. Torpedoboots-Division:	„Stereguschtschij" „Donskoj Kasak" „Sabajkalez" „Woiskowoj" „Ukrajna" „Turkmenez Stawropolskij" „Straschnij" (vom 16. Oktober ab)

[1]) „Marineakademie Leningrad 1928. Die Moon-Sund-Unternehmung 1917."

Hilfsschiffe der Torpedobootsabteilung

Transportschiffe:	„Petschora"
	„Oka"
	„Libawa" (Stab der Abteilung)
	„Wodolej Nr. 1"
	„Lawa" (Lazarettschiff)
	„Nr. 4" (Sperrminen)
Kleine Dampfer:	„Dosornij", „Ilim", „Morjak"
Englische U-Boote:	„C 26", „C 27", „C 32"

Wachtschiffs-Divisionen der Ostsee

Von der

VIII. Torpedoboots-Division:		„Lichoj"
XI. Torpedoboots-Division:		„Gromjaschtschij"
		„Silnyj"
		„Djejatelnyj"
		„Djelnyj" (vom 14. Oktober ab)
		„Storoschewoj"
		„Rasjatschtschij"
II. Wachtschiffs-Division.	Depeschenboote:	„Barsuk"
		„Gornostaj"
		„Wydra"
III. Wachtschiffs-Division.	Depeschenboote:	„Chorek"
		„Laska"
I. Wachtboots-Division:		SK 1, SK 2, SK 3, SK 4, SK 5, SK 6, SK 7, SK 8, SK 9, SK 11, SK 15 Mutterschiff BK 1
II. Wachtboots-Division:		SK 16, SK 17, SK 18, SK 19
III. Wachtboots-Division:		Mutterschiff „Tralschtschik Nr. 12" Dampfboote Nr. 1, Nr. 2, Nr. 3, Nr. 4 Motorboote Nr. 2, Nr. 3, Nr. 8, Nr. 9 Mutterschiff „Tralschtschik Nr. 12"

Minensuchabteilung der Ostsee

II. Minensuch-Division:	„Prytkij"
	„Retiwij"
	„Reswyj"
III. Minensuch-Division:	„Minrep"
	„Udarnik"
IV. Minensuch-Division:	„Kapsjul"
	„Grus"
	„Krambol"
V. Minensuch-Division:	„Tralschtschik Nr. 3"
	„Tralschtschik Nr. 8"
	„Tralschtschik Nr. 23"
VI. Minensuch-Division:	„Planeta"
	„Tralschtschik Nr. 11"
I. Division der Minensuch-Motorboote:	Nr. 2, Nr. 3, Nr. 5, Nr. 7
	„Tralschtschik Basa Nr. 7"

II. Division der Minensuch-Motorboote:	„Tralschtschik Basa Nr. 10"
	„Tralschtschik Nr. 4"
Minenleger der Ostsee:	„Pripjetj"
	„Amur"
	„Wolga"
Gruppe der Netzsperrdampfer	
1. Division:	„Seja"
	„Bureja"
Hilfsschiff der Fliegerabteilung:	Schlepper „Awiun"
Transportabteilung der Ostsee	
Von der III. Transportdampfergruppe:	„General Zimmermann"
„ „ IV. „	„Obsidian"
	„Wassian"

Transportergruppe:

Kohlendampfer „Buki", „Glagolj", „On", „Pokoj"
Gefrierdampfer „Suchona"
Zur besonderen Verwendung: „Wodelej Nr. 2"

Direktion des Lotsenwesens und der Leuchttürme der Ostsee	
Transportschiffe:	„Arteljeschtschik"
	„Samojed"
Hafendampfer:	„Brigitowka"

Beilage 6

Die Eroberung der Baltischen Inseln

Küstenbatterien der Moon-Sund-Stellung

Aus russischen Nachrichten nach dem Kriege[1])

Nr. der Batterie	Anzahl und Kaliber der Geschütze	Schußweite	Aufstellungsort
30	vier 15 cm L/45	14,3 km	Insel Worms
31	zwei 7,5 cm Flak		Rogoküll
32	vier 15 cm L/45	16,7 km	Beim Dorfe Woi auf Moon
32a	zwei 7,5 cm Flak		desgl.
33	vier 15 cm L/45	14,3 km	Halbinsel Werder
33a	drei 7,5 cm Flak		desgl.
34	vier 12 cm L/50	13,0 km	Bei Toffri auf Dagö
36	fünf 25,5 cm L/45	16,7 km	Beim Dorfe Woi auf Moon
37	vier 15 cm L/50	14,8 km	Kap Dirhamn
38	vier 15 cm L/50	14,8 km	Halbinsel Simpernäs auf Dagö
39	vier 30,5 cm L/50	25,9 km	Kap Tachkona auf Dagö
39a	drei 7,5 cm Flak		desgl.
40	vier 12 cm L/50	13,0 km	Bei Karust auf Sworbe
40a	drei 7,5 cm Flak		desgl.
41	vier 13 cm L/50	17,2 km	Kap Mento auf Sworbe
41a	drei 7,5 cm Flak		desgl.
43	vier 30,5 cm L/50	28,2 km	Kap Zerel auf Sworbe
43a	drei 7,5 cm Flak		desgl.
43b	drei 7,5 cm Flak		desgl.
43c	drei 7,5 cm Flak		desgl.
43d	vier 4,7 cm Flak		desgl.
45	vier 15 cm L/45	16,7 km	Kap Hundsort bei der Tagga-Bucht
46	vier 15 cm L/45	14,3 km	Kap Ninnast bei der Tagga-Bucht
47	vier 15 cm L/45	16,7 km	Dorf Hirmuste, Halbinsel Dagerort
48	drei 7,5 cm Flak		Lodde bei Arensburg
50	vier 7,5 cm Flak		Kielkond
51	vier 7,5 cm Flak		Kielkond

[1]) „Marine-Akademie Leningrad 1928. Die Moon-Sund-Unternehmung 1917."

Beilage 7

Die Eroberung der Baltischen Inseln

A. O. K. 8.
I a 3258/17 op. Streng geheim.

A. H. Qu., 24. 9. 1917.

Armeebefehl

1. Zur Beherrschung des Rigaischen Meerbusens und zur Sicherung der Flanke des Ostheeres sind durch gemeinsamen Angriff von Land- und Seestreitkräften die Inseln Ösel und Moon zu nehmen, der Große Sund für die Durchfahrt feindlicher Seestreitkräfte zu sperren.

2. Hierzu stellen:
   a) A. O. K. 8 das Landungskorps unter Befehl des Gen. Kdo. XXIII. R. K., das sich während des Transports auf dem Flottenflaggschiff des Führers der Seestreitkräfte einschifft.
   b) Die Marine die Deckungsflotte und die Transportflotte.

3. Die Durchführung des Seetransports und dessen Schutz leitet der Führer der Seestreitkräfte. Seinem Befehle sind die eingesetzten Teile des Landheeres für die Dauer des Transports bis zum Augenblick des Gelandetseins unterstellt.
   Nach erfolgter Landung hat der Führer der Seestreitkräfte den Anordnungen des A. O. K. 8 bzw. denen des Führers des Landungskorps mit allen verfügbaren Kräften zu entsprechen.

4. Die Inseln Ösel und Moon gehören zum Operationsbereich der 8. Armee. Die Operationen auf den Inseln leitet der Führer des Landungskorps, der später auch für die Verteidigung verantwortlich ist.

5. Ausrüstungs- und Einladehafen des Landungskorps ist Libau. Alles Nähere, betr. Bereitstellung und Verladung des Landungskorps, regeln Gen. Kdo. XXIII R. K. mit dem Führer der Seestreitkräfte.
   In Zweifelsfällen entscheidet A. O. K. 8.

6. Über den Zeitpunkt der Einladung und der Abfahrt von Libau folgt Befehl.

7. Die Landung hat in der Tagga-Bucht zu erfolgen.

8. Die Regelung und der Schutz des Transports und der Landung gegen feindliche Über- und Unterwasser-Streitkräfte ist Sache des Führers der Seestreitkräfte, desgleichen die Niederkämpfung der die Einfahrt der Tagga-Bucht beherrschenden Batterien.
   Die Unterstützung der Landungstruppen durch Schiffsgeschütze ist im Einvernehmen mit dem Komm. General XXIII. R. K. zu regeln.

9. Um dem Gegner Landungsversuche an anderer Stelle vorzutäuschen, sind von vornherein schwache Seestreitkräfte gegen die Halbinsel Sworbe abzuzweigen, die die Bekämpfung der dortigen Batterien aufzunehmen haben.

10. XXIII. R. K. wird sich, bis hinreichende Kräfte zum Vormarsch vorhanden sind, auf die Sicherung der Ausschiffung zu beschränken haben. Schleunige Wegnahme der auf den Halbinseln Hundsort und Ninnast befindlichen Batterien ist geboten. Auf Kielkond und die Flugstation Papensholm ist Hand zu legen.

11. Das nächste zu erreichende Operationsziel ist die Wegnahme von Arensburg, das Flottenstützpunkt werden soll, und die Besitznahme der befestigten Halbinsel Sworbe von Norden her.

Der Vormarsch hierzu ist baldmöglichst anzutreten.

Um die bei Arensburg und westlich befindlichen Kräfte abzuschneiden und um günstigere Angriffsbedingungen zu schaffen, muß sich der Vormarsch vorhaltend gegen die von Arensburg in nordöstlicher Richtung führenden Straßen richten.

Erwünscht ist es, daß der Landangriff gegen Arensburg durch die bei der Transportbedeckung verfügbar gewordenen Seestreitkräfte von See her unterstützt wird.

Dazu ist es erforderlich, daß die Seestreitkräfte sich den Eingang in den Rigaer Busen schon frühzeitig erzwingen.

Die Transportbewegungen dürfen daher nicht eher beginnen, als bis die Beendigung der Aufräumungsarbeiten in der Einfahrt zur Rigaer Bucht, die die Vorbedingung für die Unterstützung des weiteren Vorgehens des Landungskorps durch die Seestreitkräfte ist, abzusehen ist.

12. Die gegen Sworbe abzuzweigenden Landstreitkräfte (möglichst Radfahrtruppen) werden sich zunächst unter Wegnahme etwaiger Stellungen und Batterien bei Tirimets in Besitz der befestigten Landenge bei Welja zu setzen und von dort später zur Säuberung der Halbinsel und zur Wegnahme der auf ihrem südlichen Teil befindlichen Batterien weiter in südlicher Richtung vorzugehen haben.

Diese um 360 Grad schwenkenden Batterien, die auch gegen die Landenge wirken können, müssen während des Vorgehens der Truppen auf Sworbe von der gegen die Batterien eingesetzten Schiffsartillerie niedergehalten werden.

13. Nach Inbesitznahme von Arensburg sind baldmöglichst die Transporte und der Nachschub nach dorthin zu leiten.

14. Das zweite, gleichfalls möglichst schnell zu erreichende Operationsziel ist die Wegnahme des Brückenkopfes bei Orissar im Ostteil der Insel, die Erzwingung des Übergangs nach Moon und die Besetzung dieser Insel.

15. Den Schutz der rechten, durch feindliche Seestreitkräfte gefährdeten Flanke der von Arensburg nach Orissar vorgehenden Truppen müssen die Seestreitkräfte übernehmen.

16. Der Übergang über den Kleinen Sund muß von den hierzu in Frage kommenden Schiffsgeschützen unterstützt werden.

Gleichzeitig muß der Schiffsverkehr im Großen Sund unterbunden werden.

17. Auch das Übersetzen von Truppen des Landungskorps nach der Insel Moon ist von den Seestreitkräften durch Gestellung von Transportmitteln und durch Niederhalten der feindlichen Batterien auf Moon zu unterstützen.

18. Die Befehls- und Meldungsübermittlung zwischen A. O. K. und Marine, zwischen A. O. K. und Gen. Kdo. XXIII. R. K. und zwischen Marine und Gen. Kdo. XXIII. R. K. auf funktelegraphischem Wege ist von der Marine im Einvernehmen mit Gen. Kdo. XXIII. R. K. durch besonderen Befehl zu regeln. Die getroffenen Maßnahmen sind dem A. O. K. baldmöglichst zu melden.

19. Verbindungsoffizier des A. O. K. beim Führer der Seestreitkräfte Major v. Rauch, beim Gen. Kdo. XXIII. R. K. Rittmeister v. Wallenberg.

20. Alle Befehle und Abordnungen des Gen. Kdo. XXIII. R. K. und des Führers der Seestreitkräfte, die von grundlegender Bedeutung sind, sind dem A. O. K. in dreifacher Ausfertigung einzureichen.

Der Oberbefehlshaber

gez. von Hutier

General der Infanterie

Beilage 8

Die Eroberung der Baltischen Inseln

Verluste

Bei der Armee			
	tot	3 Offiziere	51 Mann
	verwundet	6 Offiziere	135 Mann
		9 Offiziere	186 Mann
Bei der Marine			
	tot und vermißt	4 Offiziere	152 Mann
	verwundet	3 Offiziere	57 Mann
		7 Offiziere	209 Mann
	Insgesamt	16 Offiziere	395 Mann

Schiffsverluste

a) In der Vorbereitungszeit

6. Oktober: „T 54" auf Mine gesunken.
7. „ „M 31" auf Mine gesunken.
8. „ „M 75" auf Mine beschädigt, eingeschleppt.
8. „ „T 85" auf Mine beschädigt, eingeschleppt.
8. „ Minenräumboot „Cladow" beschädigt, eingeschleppt.
10. „ Geleitboot infolge Mine oder Innendetonation verloren.

b) Während der Operationen

12. Oktober: „Bayern" } Auf Minen beschädigt. Nach Durchführung ihrer
12. „ „Großer Kurfürst" } Aufgaben mit eigener Kraft eingelaufen.
12. „ Transportdampfer „Corsica" auf Mine beschädigt. Nach Landung der eingeschifften Truppen auf Strand gesetzt, später eingeschleppt.
14. „ S-Boot „Altair" auf Mine gesunken.
14. „ S-Boot „Delphin" verschollen, wahrscheinlich auf Mine gesunken.
15. „ „B 98" auf Mine beschädigt, eingeschleppt.
16. „ „T 56" gestrandet, verloren.
16. „ Mutterschiff „Indianola" Torpedotreffer (U-Boot) eingeschleppt
17. „ „S 64" auf Mine gesunken.
18. „ „B 111" auf Mine beschädigt, eingeschleppt.
18. „ „T 66" auf deutscher Mine gesunken.
21. „ Minenräumboot „Roland" auf Mine gesunken.
22. „ S-Boot „Gutheil" auf Mine gesunken.
22. „ S-Boot „Glückstadt" gestrandet, verloren.

c) Nach Beendigung der Operationen

bis zur Auflösung des Sonderverbandes am 3. November abends.

24. Oktober: Minenräumboot „F 3" auf Mine gesunken.
24. „ „A 32" gestrandet, abgeschleppt, dann gesunken.
26. „ Transportdampfer „Sangara" aufgelaufen, abgeschleppt.
26. „ „König" } auf dem Rückmarsch bei Backofen Grundberührung, fahr-
26. „ „Kronprinz" } und gefechtsbereit geblieben.
29. „ „M 68" auf Mine gelaufen, auf Strand gesetzt, verloren.

29. Oktober: „Markgraf" auf Mine beschädigt, fahr- und gefechtsbereit geblieben.
29. „ Minenräumboot „Taraſp" im Schlepp ſeines Mutterſchiffs gekentert.
30. „ Minenräumboot „Biene" vollgeſchlagen, geſunken.
30. „ S-Boot „Kehrwieder" geſtrandet, geſunken.

Beute

20 130 Gefangene,
141 Geſchütze (einſchl. 47 ſchwere),
130 Maſchinengewehre
15 Minenwerfer,
über 2 000 Pferde,
1 200 Fahrzeuge,
2 Panzerkraftwagen,
28 Perſonen- und Laſtkraftwagen,
10 Flugzeuge,
6 Flugzeughallen,
3 Staatskaſſen mit 365 000 Rubel.

Ferner große Mengen von Handfeuerwaffen, Munition, Bomben, Minen, Pioniergerät ſowie erhebliche Vorräte an Lebensmitteln, Tuchen, Benzin, Öl, Zement u. a. m.

Beilage 9

Die Eroberung der Baltischen Inseln

Kriegsgliederung der Inselbesatzung

(vom November 1917 ab)

Gouvernement Ösel
Gouverneur: Gen. Lt. Frhr. v. Seckendorff
Chef d. Gen. St.: Major Koeppen

Feldfliegerabteilung 16

Abschnitt Ösel

Insel-Kmdt.: Kmdr. Ul. Rgt. 8
I./Ldst. 16,
I./Ldst. 22,
I. Radf. Batl.,
V. Radf. Batl.,
3/4 4./2. Leibhuf. R.,
3., 5., 6./Felda. 8,
1. Ldst. Pi. Kp. XVII.

Abschnitt Moon

Insel-Kmdt.: Kmdr. R. J. R. 255
R. J. R. 255,
J. R. 365,
M. G. Sch. Sch. A. 27,
1/4 4./2. Leibhuf. R.,
1., 4., 9./Felda. 8,
2./Fußa. 99 (10 cm K.).

Abschnitt Dagoe

Insel-Kmdt.: Kmdr. 2. Inf. Radf. Brig.

St./2. Inf. Radf. Brig.,
II. Radf. Batl.,
IV. Radf. Batl.,
VI. Radf. Batl.,
M. G. Sch. Sch. A. 61
3./2. Leibhuf. R.,
2., 7., 8./Felda. 8,
9./Ref. Fußa. 5 (10 cm K.),
3./Pi. 27

Befehlshaber der Marineanlagen Ösel.
Marine-Artillerie
Marine-Flugstation Papensholm und Arensburg

Außerdem auf den einzelnen Inseln Nachrichten- und Sanitätsformationen sowie Kolonnen und Trains.

Beilage 10

Die Finnland-Unternehmung

Gliederung des Sonderverbandes Ostsee für die Finnland-Unternehmung

Chef des Sonderverbandes: Konteradmiral Hugo Meurer
1. Admiralstabsoffizier: Kapitänleutnant Kiep
2. Admiral des Sonderverbandes: Konteradmiral Hartog

Linienschiffe

„Westfalen"	Kapitän z. S. Bauer,
„Rheinland"	„ Toussaint,
„Posen"	„ v. Krosigk (vom 25. März ab)

Kreuzer und Spezialschiffe

„Kolberg"	Kapitän z. S. Kurt Frank (vom 27. März ab),
„Stralsund"	Fregattenkapitän Bendemann (vom 15. Mai ab),
„Nautilus"	Korvettenkapitän Franz Pfeiffer,
„Möwe"	Kapitänleutnant d. R. Lauterbach (vom 29. März ab)

Torpedoboote

„T 139"	Oberleutnant z. S. d. R. Siemer,
„T 143"	Kapitänleutnant d. R. Mudrich,
„T 155"	Kapitänleutnant Hugo,
„T 160" (später „T 152")	Oberleutnant z. S. Nolda

III. Sperrbrechergruppe

Führer: Kapitänleutnant d. R. Wilhelm Müller

„Steigerwald"	Kapitänleutnant d. R. Wilhelm Müller,
„Gisborn"	„ Krützfeld,
„Franken"	„ Berg (bis 21. März),
„Solingen"	„ Hiller (vom 24 März ab)

Minensuchverband des Sonderverbandes

Chef: Fregattenkapitän v. Rosenberg

„Beowulf"	Kapitänleutnant d. R. Wilde (ab 11. März)
„T 141"	Oberleutnant z. S. du Roveray

II. Minensuchflottille
(ab 16. März)
Chef: Kapitänleutnant Doflein

„A 62"	Kapitänleutnant Doflein

4. Minensuch-Halbflottille
Chef: Kapitänleutnant v. Zitzewitz (Maximilian)

„M 89"	Leutnant z. S. Schmall,
„M 78"	Leutnant z. S. d. R. Voß,
„M 70"	Oberleutnant z. S. d. R. Emde,
„T 67"	Leutnant z. S. d. R. Bösig,
„M 88"	Kapitänleutnant Tschirsch,
„M 84"	Minensteuermann Gehring,
„M 81"	Oberleutnant z. S. d. R. Dau,
„T 69"	Minenobersteuermann Theodor Müller

9. Minensuch-Halbflottille
Chef: Kapitänleutnant Hermann Müller

„M 90"	Minenobersteuermann Korytowski,
„Direktor Polis"	Oberleutnant z. S. d. R. Sachse, Thilo,
„Wangeroog"	Steuerman d. Ldst. Fischer,
„Wallroß"	„ Zange,
„Claus Groth"	Leutnant z. S. d. R. Mayer (gesunken 18. April),
„Duisburg"	„ Schöller,
„Amrumbank"	Steuermann d. Sw. II Jahn (gesunken 28. März)
„Langeoog"	„ Dreyer,
„T 63"	Minensteuermann Last,
„T 55"	Steuermann d. Sw. II Klüver

II. Minenräumdivision
(ab 19. März)
Chef: Korvettenkapitän Altvater
Mutterschiff „Ammon"
12 Motorräumboote

Minenräum-Halbflottille Reval
(ab Anfang April)
Chef: Kapitänleutnant d. R. Wiehr
24 in Reval erbeutete Dampf- und Motorboote

III. Minenräumflottille
(ab 16. April)
Chef: Kapitänleutnant Weidgen

6. Minenräum-Halbflottille
(ab 16. April)
Chef i. V.: Kapitänleutnant d. R. Warnke
Mutterschiff „Indianola", 12 Motorräumboote

Vorposten-Halbflottille Ost
Chef: Kapitänleutnant d. R. Harder
O.5 „Hochkamp" Leutnant z. S. d. R. Kaiser

1. Gruppe

O.1 „Framsen"	Leutnant z. S. d. R. Albrecht, Carl
O.4 „Saturn"	Steuermann d. R. Glauner (gesunken 1. April),
O.7 „Estebrügge"	Steuermann d. R. Both,
O.3 „Hansa"	Steuermann d. Sw. I Garms,
O.8 „Aller"	Steuermann d. R. Muche

2. Gruppe

O.10 „Bayern"	Leutnant z. S. d. R. Pezenburg,
L. O.11 „Dohle"	Steuermann d. Sw. II Natz,
L. O.13 „Fink"	„ Flint,
L. O.14 „Wotan"	Steuermann d. R. Wels,
L. O.15 „Elster"	Obersteuermannsmaat Ude

3. Gruppe

O.6 „Jever"	Steuermann d. Sw. II Gonenz,	
L. O.17 „Dorothea"	Steuermann d. Ldst. Lorenzen,	
L. O.18 „Satrum"	Obersteuermannsmaat d. R.	Schmidt,
L. O.19 „Helene"	„	Duns,
L. O.20 „Venus"	„	Fritsche

U-Boots-Jagdschule (verwandt zum Minensuchen)
(Vom dritten Operationsabschnitt ab)
Führer: Leutnant z. S. Bachmann

„Elbing 3" „Travemünde" „Fischhandel"
„Admiral v. Capelle" „Störtebecker"

Fliegerverband des Sonderverbandes

Führer: Leutnant z. S. Dröge

Flugzeug 1: „Wasserflugzeug 1698",
Flugzeug 2: „Wasserflugzeug 1541",
Flugzeug 3: ein Landflugzeug

Transportflotte

Führer: Kapitän z. S. Irmer

1. Gruppe

Führer: Korvettenkapitän a. D. Robertson

„Bahia Castillo"	Hilfskapitänleutnant	Meyer, Hans,
„Buenos Aires"	„	Ihnen,
„Cassel"	„	Vogt,
„Frankfurt"	„	Görcken

2. Gruppe

Führer: Korvettenkapitän Rebensburg, Ernst

„Schleswig"	Hilfskapitänleutnant	Rehm,
„Chemnitz"	„	Mitzlaff,
„Hannover"	„	Feyen

3. Gruppe

Führer: Fregattenkapitän Keller

„Habsburg"	Hilfskapitänleutnant	Filler,
„Altenburg"	„	Willemsen,
„Gießen"	„	Lindemann,
„Badenia" (Reserve)	„	Krause

Schlepper- und Bergungsgruppe

Schlepper „Boreas",	Pumpendampfer „Norder",	
„ „Voßlapp",	Seeleichter „Lloyd 120",	
„ „Schulau",	„Lloyd 140"	

Weitere Schiffe der Transportflotte

Dampfer „Equity"	Leutnant z. S. d. Sw. II Schubert,
„ „Arnold Köpke"	Schiffskapitän Euler

Troß des Sonderverbandes

Führer: Korvettenkapitän Franz Pfeiffer
(Während des 1. Operationsabschnittes)

Transportdampfer „Gießen"
Hilfskapitänleutnant Lindemann
(Während des 1. Operationsabschnittes, später Transportflotte)

Kohlendampfer

„West-Quarter", „Portinglis", „Helene Hugo Stinnes"
„Edwin Hunter" „Orion", „Adeline Hugo Stinnes",
„Pendennis", „Heworth", „Carresfield"

Wasserfahrzeuge

„Westphalia", „K 4", „Möwe"

Ölfahrzeuge

„Mannheim"

Verkehrsfahrzeuge

Führer: Obervermessungssteuermann a. D. Borcherdt
„Vorwärts" Obervermessungssteuermann a. D. Borcherdt,
„Grüß Gott" Obersteuermann d. Ldst. Welen,
Eisbrecher „Hindenburg" Obersteuermann Parau (gesunken 9. März),
„ „3 Hamburg",
Tonnenleger „Kiel"

Lazarettschiffe

Hilfslazarettschiff „Viola", Marine-Stabsarzt Dr. Dumas,
„ „Imperator" „ Dr. Valentin

Marinesonderkommandos an Land

Marinekommando Hangö Führer: Kapitänleutnant d. R. Bartz,
„ Helsingfors Führer: Kapitänleutnant a. D. Meyer (Willy), später Kapitänleutnant d. R. (M. A.) Wustrau

Finnische Fahrzeuge

Eisbrecher „Sampo", Eisbrecher „Wolhynetz",
„ „Tarmo", „ „Murtaja"

Beilage 11

Die Finnland-Unternehmung

Operationsbefehl für die Finnland-Unternehmung

Den 2. März 1918.

Seine Majestät der Kaiser befehlen:

1. Zur Unterstützung der finnischen Regierung wird die Ostseedivision nach dem westlichen Finnland entsandt.

2. Die Operation der Ostseedivision in Finnland leitet der Führer der Ostseedivision. Er wird hierzu an die Weisungen des Oberbefehlshabers der Finnischen Streitkräfte gewiesen.

3. Als Operationsbasis hat die Marine die Ålands-Inseln in Besitz genommen. Ihr ist hierzu von der Obersten Heeresleitung das Åland-Detachement zur Verfügung gestellt worden, dessen spätere Nachführung nach Finnland vorbehalten bleibt.

4. Die Durchführung des Seetransports und dessen Schutz leitet der Führer der Seestreitkräfte. Seinem Befehl sind die eingesetzten Teile des Landheeres für die Dauer des Transportes bis zum Augenblick des Gelandetseins unterstellt.

5. Nach erfolgter Landung hat der Führer der Seestreitkräfte den Anforderungen des Führers der Ostseedivision mit allen verfügbaren Kräften zu entsprechen. Es ist dabei zu beachten, daß die Schärenfahrwasser die Bewegungen der Seestreitkräfte sehr einschränken.

6. Befehlsregelung in dem Ausschiffhafen hat derart zu erfolgen, daß von der Ostseedivision ein Etappenkommando, von der Marine ein älterer Ortskommandant ernannt wird, dem auch die Marineanlagen unterstehen.

gez. v. Holtzendorff gez. v. Hindenburg

Beilage 12

Die Finnland-Unternehmung

Kriegsgliederung der Ostseedivision

Kommandeur: Generalmajor Graf v. d. Goltz
1. Generalstabsoffizier: Hauptmann Karmann

Stab der 95. Res. Inf.-Brigade
Jägerbataillon Nr. 4 und 14,
Res.-Jägerbataillon Nr. 3,
1. und 2. Radf. Komp. des Jägerbatl. Nr. 2,
1. und 2. Radf. Komp. des Jägerbatl. Nr. 4,
11. Radf. Komp.,
Geb. MG.-Abteilungen Nr. 228 und 229,
1. Zug des Pionier-Ersatz-Batl. Nr. 9,
1 Bootskanonenabteilung von 6 Geschützen

Stab der 2. Gard. Kav.-Brigade
1. und 3. Gard. Ulan. Rgt.
Sächs. Karab. Rgt. } (Kavallerie-Schützen-Regimenter)

Stab der 3. Gard. Kav.-Brigade
Res. Inf. Rgt. Nr. 255,
Radf. Batl. Nr. 5,
1/2 4. Esk. Lb. Hus. Rgt. Nr. 2 (beritten),
6. und 7. Batt. Feldа. Rgt Nr. 8,
1/2 Res. Pi. Komp. Nr. 78,
2. Esk. Kür. Rgt. Nr. 3 (beritten)

Stab der 2. Abt. des bayer. Geb. Art. Rgts.
7., 8. und 12. Batt. des bayer. Geb. Art. Rgts.,
4. Batt. des 2. Gard. Fußart. Rgts.,
1. Batt. des Res. Gard. Fußart. Rgts. Nr. 14

Stab des Pi. Batl. Nr. 112
3. Komp. Pi. Batl. Nr. 2,
Divko. Nach. Nr. 512

Beilage 13

Die Finnland-Unternehmung

Das Hangö-Abkommen

Hangö, den 5. April 1918

Auf Grund des deutsch-russischen Friedensvertrages und zur Klärung der Lage der baltischen Flotte in Helsingfors bei der Einnahme dieser Stadt durch deutsche Streitkräfte, und um die Möglichkeit zu vermeiden, daß durch irgendwelche unvorsichtige Handlung Feindseligkeiten entstehen und Zerstörungen vorgenommen werden, teilt der deutsche Seebefehlshaber in Hangö dem Befehlshaber der russischen Flotte in Helsingfors auf dessen Anfrage durch eine Kommission der baltischen Flotte nach Beratung mit dieser Kommission und im Einvernehmen mit derselben folgendes mit:

Der in Helsingfors liegenden russischen Flotte und ihren Besatzungen wird volle Sicherheit und Schutz zugesichert unter folgenden Bedingungen:

1. Von dem Augenblick des Eintreffens der zurückkehrenden Kommissionsmitglieder in Helsingfors an werden weder an den dort liegenden Kriegs- und Handelsschiffen noch an den Marineanlagen und Küstenbefestigungen irgendwelche Zerstörungen vorgenommen.

2. Nach dem Eintreffen der deutschen Streitkräfte darf auf den russischen Kriegsfahrzeugen nur ein kleines Bewachungskommando (vgl. Ziffer 6) verbleiben. Die Landbefestigungen und Marineanlagen werden von den Russen geräumt.

3. Die Verschlüsse und Visiere sämtlicher Geschütze aller Schiffe und Küstenbefestigungen sowie alle Torpedoköpfe, Sprengpatronen u. dgl. sind sofort auf Prähmen oder Transportdampfern zu sammeln, die auf Außenreede zu verankern sind. Diese Maßnahme muß 5 Tage nach Abfahrt der zurückkehrenden Kommissionsmitglieder aus Hangö durchgeführt sein. Die Durchführung ist durch Funkentelegraphie mit 600-m-Welle an die bei den deutschen Seestreitkräften verbleibenden Mitglieder der Kommission an die Adresse „W A" mitzuteilen.

4. Die nicht auf den russischen Kriegsfahrzeugen gemäß Ziffer 6 und 7 verbleibenden Besatzungsteile werden von dem deutschen Seebefehlshaber sicher nach Rußland überführt unter Gewährleistung voller Freiheit und guter Verpflegung auf der Überfahrt. Sofort nach dem Eintreffen der deutschen Streitkräfte begeben sich die nicht auf den russischen Kriegsfahrzeugen verbleibenden Besatzungsteile an Bord von Transportdampfern, die von dem russischen Seebefehlshaber hierzu jetzt schon bereitzustellen sind. Die Transporte verlassen sofort nach beendeter Einschiffung unter deutschem Schutz den Hafen.

5. Sofort nach dem Eintreffen der zurückkehrenden Kommissionsmitglieder von[1]) Helsingfors wird mit der Konservierung der russischen Kriegsfahrzeuge zwecks Übergabe an die später auf denselben verbleibenden russischen Bewachungskommandos begonnen. Diese Maßnahme ist mit größter Beschleunigung durchzuführen. Es wird erwartet, daß sie in spätestens 14 Tagen beendet ist.

6. Die Bewachungskommandos dürfen einschl. Offiziere höchstens betragen:

bei Linienschiffen	30	Köpfe,
bei Kreuzern	20	„
bei Novik-Schiffen	10	„

[1]) Es muß zweifellos „in Helsingfors" heißen; da jedoch im Text des dem Kriegstagebuch des Sonderverbandes beigefügten Abkommens „von Helsingfors" steht, darf es nicht geändert werden.

bei Torpedobooten I. Klasse . . . . . 5 „
für alle U-Boote insgesamt . . . . . 30 „
für alle kleinen Torpedoboote und sonstigen kleinen Fahrzeuge etwa (genaue Zahl bleibt vorbehalten) . . . . . 50 „

Für Minenfahrzeuge entsprechend ihrer Größe wie bei Kreuzern oder Novik-Schiffen.

7. Die Konservierungskommandos, die bis zur Durchführung der Konservierung gemäß Ziffer 5 neben den Bewachungskommandos an Bord bleiben dürfen, dürfen höchstens doppelt so stark sein wie die Bewachungskommandos gemäß Ziffer 6.

8. Zum Zeichen, daß alle die obigen Maßnahmen durchgeführt sind oder durchgeführt werden und daß die russische Flotte und Küstenbefestigungen sich vollkommen neutral verhalten wollen, setzen sämtliche russischen Kriegsfahrzeuge und Küstenbefestigungen bei Annäherung der deutschen Streitkräfte an gut sichtbarer Stelle eine weiß-rote Flagge.

9. Da die sofortige Rückkehr sämtlicher Kommissionsmitglieder nach Helsingfors aus militärischen Gründen nicht angängig ist, verbleiben 4 Mitglieder der Kommission in Hangö. Sofort nach Einnahme von Helsingfors wird ihnen Gelegenheit gegeben zur Rückkehr dorthin.

Das sofort nach Helsingfors zurückkehrende Kommissionsmitglied, Kapitän I. Ranges Nowopaschennyj, verpflichtet sich ehrenwörtlich, daß sowohl er wie der mit ihm zurückkehrende Kommissar keine Angaben, die für die deutschen Streitkräfte irgendwie nachteilig werden könnten, machen wird.

10. Auf den in Helsingfors unter obigen Bedingungen verbleibenden Kriegsschiffen bleibt die russische Kriegsflagge wehen.

gez. Meurer,
Konteradmiral, Chef des Sonderverbandes für Ostsee

Vorstehender Wortlaut ist auf Grund der Verhandlungen mit uns von dem Verhandlungsoffizier, Kapitänleutnant Kiep, 1. Admiralstabsoffizier des Sonderverbandes für Ostsee, aufgestellt worden, und wir erklären uns mit dem Wortlaut einverstanden.

Die Mitglieder der nach Hangö von dem Befehlshaber der russischen Flotte in Helsingfors entsandten Kommission:

gez. Nowopaschennyj
gez. Helmersen
gez. Dorodadjeweskhyi
gez. Komeloff
gez. Duschik
gez. Grigorjeff

Beilage 14

Entfernungen

Länge der Seewege in Seemeilen

Kiel—Sund (Falsterbo-Riff)	130
„ —Swinemünde	180
„ —Danzig über Arkona—Jershöft	330
„ —Memel über Rixhöft—Brüsterort	410
„ —Memel über Utklippan	410
„ —Libau über Rixhöft—Brüsterort	460
„ —Libau über Utklippan	420
„ —Bogskär, westlich Gotland	490
„ —Dagerort, östlich Gotland	500
„ —Eckerö, westlich Gotland über Svenska Högarne—Hvitkubb	525
„ —Reval	600
„ —Mäntyluoto, westlich Gotland	600
Warnemünde—Sund (Falsterbo-Riff)	70
Sund (Falsterbo-Riff)—Skagen	170
„ „ —Swinemünde	100
Swinemünde—Bogskär, westlich Bornholm, westlich Gotland	390
„ —Dagerort, westlich Bornholm, östlich Gotland	420
„ —Dagerort über Rixhöft	410
„ —Libau über Rixhöft—Brüsterort	320
„ —Memel über Rixhöft—Brüsterort	270
„ —Memel, westlich Bornholm—56. Breitengrad	320
„ —Danzig	190
Danzig—Hoborg über Rixhöft	160
„ —Bogskär über Rixhöft, östlich Gotland	330
„ —Svenska Högarne über Rixhöft, westlich Gotland	325
„ —Dagerort über Rixhöft, östlich Gotland	320
„ —Dagerort, durch die abgesuchten Wege	355
„ —Lyserort über Rixhöft	250
„ —Libau über Brüsterort—Memel	170
Memel—Libau	50
Libau—Hoborg	100
„ —Landsort über Hoborg	220
„ —Bogskär über Steinort	180
„ —Dagerort über Steinort	160
„ —Windau	60
„ —Arensburg, durch die abgesuchten Wege	129
„ —Dünamünde, östlich Runö	170
„ —Tagga-Bucht	187
Putziger Wiek—Groß-Irben, durch den Großschiffahrtsweg	223
„ „ —Tagga-Bucht	278
Tagga-Bucht—Soëlo-Sund	18,5
Soëlo-Sund—Kuiwast-Reede (Moon-Sund), durch die Kassar Wiek	36,5
Kuiwast-Reede—Lyserort	80
„ —Odensholm	45
„ —Hangö	77
„ —Dünamünde	92
„ —Arensburg, westlich der russ. Trapezsperre	67

Arensburg—Dünamünde, östlich Runö	96
„ —Windau, durch die abgesuchten Wege	69
Svenska Högarne—Hvitkubb	29
Hvitkubb—Eckerö	25
Eckerö—Hangö über Utö	90
Odensholm—Dagerort, durch die abgesuchten Wege	58
„ —Hangö, durch die abgesuchten Wege	32
Hangö—Surop, durch die abgesuchten Wege	46
Surop—Reval, durch die abgesuchten Wege	18
Reval—Odensholm	47
„ —Kronstadt	166
„ —Hochland	83
„ —Helsingfors	46
Helsingfors—Hochland	89
„ —Wiborg	148

Personenverzeichnis

(Die Namen in den Beilagen sind nicht aufgeführt)

A

v. Ahlefeld, Kapitänleutnant 193, 250, 253, 268, 269, 275, 283, 284, 295.
Albrecht, Kurt, Oberleutnant z. S. 45, 90.
Alexander I., russ. Kaiser 322.
Alexander II., russ. Kaiser 323.
Alexander III., russ. Kaiser 323.
Altvater, August, Korvettenkapitän 21, 68, 303.
Apslund, finnischer Oberjäger 343, 344, 345.
Asmussen, Oberleutnant z. S. 126.
Asquith, engl. Minister 329.
Astheimer, Kapitänleutnant 156, 305.

B

Bachireff, russ. Vizeadmiral 165, 223, 236, 240, 246, 254, 264, 277, 287, 288.
Bachmann, Admiral 104, 117.
Baltis, schweizer Konsul in Finnland 366, 385.
Barg, Oberleutnant z. S. 126.
Bartenjeff, russ. Leutnant 238.
Bartz, Kapitänleutnant d. R. 379.
Bastian, Kapitänleutnant 26, 348.
Beelitz, Kapitänleutnant 390.
Begas, Konteradmiral 76, 141, 156.
Behncke, Paul, Vizeadmiral 170, 205, 259, 260, 263, 267, 276, 278, 279.
Berghoff, Marinebaurat 131, 136.
Berring, Oberst 252.
Berthold, Kapitänleutnant 143, 145, 175, 182.
v. Bethmann Hollweg, dt. Reichskanzler 106.
Beyer, Franz, Oberleutnant z. S. 321, 348.
Block, Georg, Kapitänleutnant d. Sw. II 153, 156.
Bobrikoff, russ. Generalgouverneur 323.
Bödecker, Kapitänleutnant 127, 154.
Böhmer, Leutnant z. S. d. R. 145.
Boldt, finnländ. Lehrer 366, 367.
v. Bonsdorff, finnischer Oberst 365, 370.
v. Brandenstein, Oberst 389, 391, 400, 404, 405.
Frhr. v. Brandis, Kapitänleutnant 21.
Brink, Hauptmann d. R. (M. J.) 396.
Brinkmann, Major 173.
v. Britzke, Korvettenkapitän 140, 144.
Brockhoff, Leutnant d. R. (M.A.) 76.
Brodersen, Oberleutnant z. S. 97.
Brunswig, Kapitänleutnant 384, 396.
Brussiloff, russ. General 55, 107.
Buchholz, Hermann, Freg.-Kap. 126.

C

Carp, Hauptmann 370.
Chorus, Oberleutnant z. S. 57, 126.
Christ, Oberleutnant z. S. 173.
Cranz, Wilhelm, Oberleutnant z. S. 97.
Cromie, engl. Korvettenkapitän 150, 289, 290.
Corbett, Julian S., brit. Marineschriftsteller 2.

D

Daniloff, N. A., russ. Mar.-Schriftsteller 59, 61, 166.
Demuth, Oberleutnant (M.A.) 126.
Dietrich, Max, Kapitänleutnant d. R. 100.
Dietze, Oberleutnant z. S. 248.
Doflein, Kapitänleutnant 20, 196, 204, 260, 263, 267, 278, 368, 377, 397, 398.
Graf Dohna-Schlodien, Korvettenkapitän 41.
Dorodadjewesknj, russ. Seeoffizier 387.
Dröge, Leutnant z. S. 385.
Duschik, russ. Kommissar 387.

E

Eckerlin, Kapitänleutnant 396.
Edler, Oberleutnant z. S. 71, 74.
Graf Ehrensvärd, schwed. Vizeadmiral 358, 359, 360, 361.
Ehrlich, Herbert, Kapitänleutnant 100.
Eismann, Otto, Kapitänleutnant 66.
Eklund, finnischer Lotse 351.

Elliot, schwed. Kapitänleutnant 362.
v. Essen, russ. Admiral 4.
Esser, Leutnant z. S. d. R. (M. A.) 195.
v. Estorff, Generalleutnant 228, 252, 313.

F

Falck, Major 272.
Falck, Hauptmann 127.
v. Falkenhayn, General d. Inf. 55.
Faulborn, Korvettenkapitän 214.
Fedder, Oberleutnant z. S. d. R. 119.
Feldkirchner, Kapitänleutnant 89.
Fielitz, Torpederleutnant 25.
Firle, Kapitänleutnant 173.
v. Fischer-Loszainen, Kapitän z. S. 15.
Fischer, Oberstleutnant 242, 244, 251.
Fisher, engl. Admiral 2, 117.
Fler, Walter 252.
Dr. Fontane, Marine-Generaloberarzt 348.
Frank, Kurt, Fregattenkapitän 22, 73, 384.
Dr. Frauen, Mar.-Kriegsgerichtsrat 348.
Frölich, Albert, Oberleutnant a. D. (M. A.) 126.
Frotscher, Oberst 190.
Frühling, Leutnant z. S. 244.
Fuchs, Kapitän z. S. 188, 192.

G

Gadd, russ. Kapitän z. S. 108.
Gärtner, Paul, Kapitänleutnant 127, 154, 196.
Frhr. v. Gagern, Fregattenkapitän 241.
Gastpar, Leutnant z. S. 145.
Frhr. v. Gemmingen, Oberleutnant 127.
Gercke, Hermann, Kapitänleutnant 26, 65, 67, 74, 99.
Gerlach, Hauptmann d. Ldw. 366.
Gerner, Marine-Stabsingenieur d. Seewehr 26.
Gerstenberg, Oberleutnant 127.
Gerth, Erich, Kapitänleutnant 24, 96.
Gerua, russ. General 59.
v. Giese, Oberst 360.
Goethe, Korvettenkapitän 303.
Goette, Kapitän z. S. 143.
Goltz, Graf v. d., Generalmajor 321, 365, 368, 405.
Goltz, Kapitänleutnant z. D. 126.
Graf, H., russ. Fregattenkapitän 32, 87, 96, 108, 233.
Grigorjeff, russ. Kommissar 387.
Gürich, Leutnant z. S. d. R. 149.
Guichard, französ. Marineschriftsteller 48.
Gurko, Wassili, russ. General 59.
Gustav IV., König v. Schweden 322.
Gustav V., König v. Schweden 360.

H

Hacker, Erich, Kapitänleutnant 118.
Halahan, engl. Kapitänleutnant 26.
Halm, Kapitän z. S. 18, 121.
Hamm, Oberleutnant z. S. 26.
Hammer, Fritz, Leutnant d. R. (M. J.) 76.
Hartog, Konteradmiral 379, 384.
v. Heeringen, Generaloberst 104, 105.
Heinecke, Korvettenkapitän 193, 212, 213, 234, 235.
Heinrich Prinz v. Preußen, Großadmiral 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 22, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 34, 36, 38, 64, 69, 74, 79, 81, 92, 93, 99, 100, 104, 105, 113, 115, 117, 139, 167, 168, 169.
Heinrich, Kommodore 183, 210, 234, 236, 249, 269, 270.
Heinrich, Arno, Oberleutnant z. S. d. R. 32.
Helmersen, russ. Seeoffizier 387.
Herrmann, Franz, Kapitänleutnant 97.
Hermann, Kurt, Kapitänleutnant 56.
Hertling, Graf, dt. Reichskanzler 331.
v. Hindenburg, Generalfeldmarschall 4, 62, 104, 175, 299.
Hoepner, Leutnant d. R. (M. A.) 126.
Höring, Kapitänleutnant 97, 154.
Hoffmann, Oberst 173, 197.
Hoffmann, Ernst, Korvettenkapitän 115.
Hoffmann Karl, Kapitänleutnant d. R. 32.
Hohenthal, finn. Lotse 351.
Hollack, Kapitänleutnant d. R. 18.
Holmquist, schwed. Hauptmann 359.
v. Holtzendorff, Admiral 7, 15, 55, 105, 117, 175.
Holzapfel, Oberleutnant z. S. 126.
Hoofdmann, Obermatrose 26.
Hopman, Konteradmiral 100, 114, 115, 123, 140 146, 151, 152, 154, 155 156, 167, 168, 175, 224 239, 266, 319.
Horn, Johannes, Fregattenkapitän 23, 69.
Hübner, Walter, Leutnant z. S. d. R. 126.
Hundertmarck, Korvettenkapitän 25, 26.
v. Hutier, General d. Inf 151, 168, 190, 299, 301

I

Ihssen, Kapitänleutnant 348, 359, 396, 397.
Irmer, Kapitän z. S. 349, 366, 376, 399.
Isendahl, Kapitän z. S. 166
Iwanoff, russ. Generalmajor 164.
Iwanoff, russ. Kapitän z. S 111.
Ismailoff, russ. Matrose 111.

J

Jasper, Karl Oberleutnant z. S. 97.
Jelatschitsch, russ. Oberleutnant z. S. 288.
Jellicoe, engl. Admiral 2.

K

Kanin, russ. Admiral 59, 60, 102.
v. Kathen, General d. Inf. 170, 224, 241, 252, 272, 297, 313.
Kaulhausen, Korvettenkapitän 115, 220.
v. Kaweczynski, Oberst 241, 242, 286.
Kedroff, M. A., russ. Konteradmiral 67, 68.
Kedroff, U. K., russ. Kapitän z. S. 87.
Kelm, Leutnant z. S. 266.
Kerenski, russ. Dumaabgeordneter 107, 108, 109, 110, 111, 151, 159, 324, 325.
Frhr. v. Keyserlingk, Konteradmiral 161.
Kiep, Kapitänleutnant 173, 348, 358, 359, 360, 387, 388, 404.
Kipke, Kapitänleutnant d. R. 20, 68.
Kleemann, Marine-Oberzahlmeister 348.
Klein, Friedr. Wilh., Kapitänleutnant 97.
Klein, Hubert, Oberleutnant z. S. 143.
Klocke, Oberleutnant z. S. d. S. II 68.
Knox, Sir Alfred, engl. gen. Maj. u. Mil.-Attaché in Rußland 61.
Knüpfer, russ. Kapitän z. S. 149, 164, 166, 194.
Kölle, Waldemar, Kapitänleutnant 100.
Koellner, Erich, Kapitänleutnant 261, 267.
Köster, Flugmaat 148.
Koch, Leutnant 363.
Koltschak, russ. Admiral 32, 67, 109.
Komeloff, russ. Seeoffizier 387.
Korniloff, russ. General 111, 165.
Korsch, Marine-Kriegsgerichtsrat 348.
Krech, Kapitänleutnant 97.
Kroenke, Oberleutnant z. S. d. R. 269.
v. Krosigk, Admiral 104.
Krueger, Otto, Leutnant z. S. 83.
Krug, Leutnant d. S. II (M. A.) 126.
Kukat, Oberleutnant z. S. 115, 123, 154, 334.
Kuntze, Kapitänleutnant 126.
Kuropatkin, russ. General 59.
Kurosch, russ. Vizeadmiral 34, 35.

L

Landsky, Kapitänleutnant d. R. 268, 307.
Langemak, Konteradmiral 7, 22, 23, 25, 26, 35, 36, 64, 66, 69, 70, 72, 74, 78, 79, 81, 82, 84, 87, 91, 92, 93, 94, 99, 100, 101, 159.
Laudon, Steuermann d. Sw. I 123, 350, 353, 356, 362.
Lauterbach, Kapitänleutnant d. R. 31.
Ledeboer, Kapitänleutnant 27.
Lesholz, Oberleutnant z. S. 70, 88, 119, 152.
Lohmann, Ernst, Leutnant d. R. (M. A.) 127.
Lenin, russ. Volkskommissar 110, 111, 325, 326.
Leopold, Prinz von Bayern, Generalfeldmarschall 168, 299.
v. Levetzow, Kapitän z. S. 167, 169, 173, 248.
Liesowenko, russ. Oberst 213.
Lindau, Kapitänleutnant 26.
Lloyd George, engl. Minister 329.
v. Loewenfeld, Korvettenkapitän 23.
v. Loßnitzer, Kapitänleutnant 154, 196.
v. Lowtzow, Leutnant 359.
Ludendorff, General d. Inf. 62, 104, 106, 330.

M

Malinin, D., russ. Seeoffizier u. Marineschriftsteller 155.
Manner, Kullervo, finnl. sozialdemokratischer Führer 328, 329, 366, 367.
Frhr. v. Mannerheim, finnischer General 329, 347, 369, 375, 390, 404, 405.
Mans, Kapitänleutnant 143, 145, 294.
v. d. Marwitz, Kapitänleutnant 261, 262, 267.
Matthiaß, Oberst 212.
Maximoff, A. M., russ. Vizeadmiral 108, 110.
Meisner, Kapitänleutnant d. R. 18.
Meiß, Heinrich, Vizeflugmeister d. R. 77.
Menche, Kapitänleutnant 97.
Menzel, Hermann, Oberleutnant z. S. 25.
Metzger, Kapitänleutnant 46.
Meurer, Alexander, Vizeadmiral z. D. 185.
Meurer, Hugo, Konteradmiral 208, 321, 347, 348, 349, 350, 357, 358, 359, 360, 361, 364, 368, 370, 379, 386, 387, 393, 395, 396, 404.
Meyer, Dietrich, Korvettenkapitän 173.
Meyer, Heinrich, Kapitänleutnant 16, 23.
Miljukoff, russ. Dumaabgeordneter 107.
Minajeff, russ. Hauptkommissar 387.
Mischke, Vizeadmiral 16, 19, 121.
Monastireff, N., russ. Marineschriftsteller 38.
Graf. v. Montgelas, Kapitänleutnant 88.
v. Montigny, Oberleutnant z. S. 46.
Müller, Kurt, Leutnant z. S. d. R. 148.

N

Napoleon I., franz. Kaiser 322.
Nebolßin, russ. Konteradmiral 108.

Nennecke, Kapitänleutnant 173.
Nepenin, russ. Kapitän z. S., später Admiral 102, 108.
Nieden, Korvettenkapitän 27, 46, 87.
Nikolaus II., russ. Kaiser 102, 107, 322, 323, 324.
Nowopaschenyj, russ. Kapitän z. S. 214, 387.

O

Opitz, Leutnant z. S. 294.
v. Oppen, Oberleutnant 251, 252.

P

Panzerschanskyj, russ. Oberleutnant z. S. 385.
Paschen, Günther, Korvettenkapitän 391.
Peter der Große, russ. Zar 322.
Petroff, M., russ. Marineschriftsteller 150.
Pezold, Oberleutnant z. S. 335.
Peytsch, Oberleutnant z. S. 148, 196.
Pfeiffer, Franz, Korvettenkapitän 355.
Pilzecker, Oberleutnant z. S. 88.
Plickert, Leutnant z. S. d. R. 32.
Plüschow, Kapitänleutnant 57, 82, 126.
v. Prittwitz und Gaffron, Kapitänleutnant 97.

Q

Quaet-Faslem, Fregattenkapitän 192.

R

Rasch, Ferdinand, Oberleutnant z. S. 65.
Raswosoff, russ. Vizeadmiral 110, 111, 149, 164, 165, 236, 287, 387.
Rebensburg, Ernst, Korvettenkapitän 399.
Rebensburg, Wilhelm, Kapitänleutnant 24, 97.
Graf v. d. Recke-Vollmerstein, Kapitänleutnant 18, 42, 119.
Redlich, Kapitän z. S. 173, 185.
Reinhardt, Leutnant z. S. 385.
v. Reuter, Konteradmiral 183, 192, 200, 285.
Reuter, Korvettenkapitän 401.
Rieckhoff, Leutnant z. S. 348, 378, 381.
Robertson, Korvettenkapitän a. D. 396.
Frhr. Röder v. Diersburg, Kapitänleutnant 27, 34, 35, 97.
Rönngren, finnischer Lotse 351.
Rönnholm, finnischer Lotse 336, 337, 339, 342.
Rösing, Kapitän z. S. 29.
Rohardt, Kapitän z. S. 307.
Roos, Finnländer, früher russ. Oberleutnant z. S. 368, 392.
v. Rosenberg, Fregattenkapitän 10, 18, 19, 43, 170, 175, 178, 179, 180, 181, 193, 198, 199, 201, 210, 211, 219, 222, 235, 236, 247, 271, 272, 366, 375, 380, 382, 403.
Roßquist, finnischer Kapitän 404.
Rowehl, Leutnant z. S. d. R. 195.
Rujek, russ. Konteradmiral 111.
Rußki, russ. General 60.

S

Sahl, Oberleutnant z. S. 89.
Saupe, Kapitänleutnant 97.
Scavenius, dän. Minister 103.
Schaefer, Marine-Chefingenieur 348.
Schapler, Kapitänleutnant 70.
Schastnyj, russ. Kapitän z. S. 111, 387.
Scheer, Admiral 1, 3, 55, 105, 168, 184, 192.
Schelting, Ju., russ. Marineschriftsteller 72.
Frhr. Schenck zu Schweinsburg, Major 348.
Scherb, Oberleutnant z. S. 22, 46.
v. Schlick, Fregattenkapitän 23, 192.
Schmidt, Ehrhard, Vizeadmiral 169, 170, 175, 192, 205, 215, 224, 234, 259, 273, 275, 286, 312.
Schmidt v. Schwind, Konteradmiral 121.
v. Schoultz, G. v., russ. Kapitän z. S. 2, 3.
Schreiber, Richard, Oberleutnant z. S. 173.
Schürer, Leutnant z. S. d. R. 195.
Schulte, Ernst, Oberleutnant z. S. d. Sw. 68.
Schultz, Friedrich, Vizeadmiral 7, 20, 21, 24, 26, 56, 57.
Schultz, Wilhelm, Fregattenkapitän 18.
Schultz, Johannes, Obermatrose d. R. 66.
Schulz, Victor, Leutnant z. S. 145.
Schwalb, Kapitänleutnant d. R. 126.
Schwaneberg, Heizer 66.
Frhr. v. Seckendorff, Generalleutnant 313.
Seibt, Oberleutnant 127.
Seiferling, Konteradmiral 296.
Siebel, Kuno, Oberleutnant z. S. d. R. 126.
Sluyter, Major 193.
Souchon, Vizeadmiral 170, 211, 244.
Spieß, Johannes, Oberleutnant z. S. 89, 90.
Stalin, russ. Volkskommissar 326.
Stark, russ. Konteradmiral 236, 287.
Stark, U. K., russ. Kapitän z. S. 149.
Frhr. v. Steinäcker, Kapitänleutnant 188.
Steinhausen, Kapitänleutnant d. R. 250.
Stinsky, Leutnant z. S. 195.
Stöter, Oberleutnant z. S. 119.
Stohwasser, Hans, Kapitänleutnant 27.
Stratmann, Kapitänleutnant 97.
Stubenrauch, Korvettenkapitän 126.

Stuhr, Kapitänleutnant 33.
Svinhufvud, finnischer Minister 326, 327, 329, 330, 375.
Sweschnikoff, russ. Konteradmiral 164.

T

Tams, Kapitänleutnant d. R. 156.
Tegtmeyer, Korvettenkapitän 173.
Thesleff, finnischer Oberst 384, 385.
Tille, Leutnant d. R. (M. A.) 56.
Tornau, Leutnant z. S. 195.
Toussaint, Kapitän z. S. 366, 367.
v. Trotha, Konteradmiral 368.
Trotzki, russ. Volkskommissar 110, 111, 325, 326, 331, 332, 347.
v. Tschischwitz, Oberst 170, 175.
v. Twardowski, Oberleutnant z. S. 66.

U

Ulderup, Kapitänleutnant d. R. 130.
v. Uslar, Kapitän z. S. 81, 167, 319, 404, 405.

V

Vahlen, Kapitänleutnant d. R. 275.
Velten, Korvettenkapitän 19.
Vermehren, Oberleutnant z. S. 196.
Vesper, Oberleutnant z. S. 47, 89, 123, 155, 197.
Viebeg, Oberleutnant z. S. 45, 70, 88, 89.
Vladislaveleff, russ. Konteradmiral 289.
Volkmann, Hauptmann 173.
Verderewsky, russ. Konteradmiral 110.

W

v. Wachter, Kapitänleutnant 57, 84, 100, 127.
Graf Wachtmeister, schwed. Kapitän z. S. 358, 359, 360.
Wahlroos, finnischer Leutnant 365.
Wehrmann, Oberleutnant z. S. 348.
Weidgen, Kapitänleutnant 21, 68, 88, 143, 152, 260, 267.
Weiß, Oberflugmeister 145.
Weiß, Flugmaat 149.
Wendt, Hans, Korvettenkapitän 83, 100, 127.
v. Wendt, finnischer Professor 329.
Werth, Korvettenkapitän 26.
Wetzel, Major, 173.
Wiegand, Walther, Leutnant d. R. (M. A.) 77.
Wiehr, Kapitänleutnant d. R. 403.
Wieting, Korvettenkapitän 22, 46, 83, 94, 95, 96, 97, 99, 175.
Wilhelm II., deutscher Kaiser 25, 28, 100, 157, 167—169, 174, 274, 279, 285, 299, 313, 316, 368, 374.
Wilken, russ. Kapitän z. S. 34.
Wilkens, Minenobersteuermann 88.
Wilson, Präsident der USA 106, 329.
Winter, E., russ. Marinehistoriker 4.
v. Winterfeld, Hauptmann 193, 222, 223, 225, 227, 228, 233, 235, 236, 242, 247, 254, 271.
v. Winterfeld, Oberleutnant z. S. 19.
Wiren, russ. Admiral 108.
Wißmann, Kapitänleutnant 122, 154, 346.
Witschel, Konteradmiral z. D. 63.
Witt, Kapitänleutnant d. See I 17, 18.
Wodarz, Korvettenkapitän 76, 141.
Wolff, Guido, Kapitänleutnant 57, 74, 100, 127.
Wolff, Richard, Kapitänleutnant d. R. 74, 83, 100.
Wolfram, Paul, Fregattenkapitän 29, 129, 391.
Wollanke, Kapitänleutnant 272.
Wrangel, schwedischer Kapitänleutnant 359.
Wustrau, Kapitänleutnant d. R. (M. A.) 67, 401.

Z

Zaeschmar, Kapitänleutnant 154, 196.
Zander, Emil, Kapitänleutnant der Seewehr 17, 270.
Zander, Konrad, Kapitänleutnant 212, 226, 269, 270.
Zelenoj, russ. Konteradmiral 401, 402, 403.
v. Zitzewitz, Maximilian, Kapitänleutnant 20.

Schiffs- und Formationsverzeichnis

(Die Namen in den Beilagen sind nicht aufgeführt)

Schiffsverzeichnis

A

„A", Hilfsschiff („Alexandra") 41, 120, 133.
„A 27", Torpedoboot 202, 251, 271, 283.
„A 28", Torpedoboot 210, 219, 271, 308.
„A 29", Torpedoboot 213, 247, 248, 271.
„A 30", Torpedoboot 308.
„A 31", Torpedoboot 248, 251, 283.
„A 32", Torpedoboot 248, 271, 304, 318.
„A 35", Torpedoboot 266.
„A 62", Torpedoboot 255, 263, 265, 266, 278, 279, 280, 373, 377, 392, 403.
„Aamot", russ. Dampfer 400.
„Adams", engl. Dampfer 39.
„Adeline Hugo Stinnes", deutscher Dampfer 355.
„Adlergrund", Feuerschiff 373, 374, 380.
„Admiral Makaroff", russ. Kreuzer 72, 139, 149, 223, 255.
„Adolf Andersen", = getarnte „Equity" 336, 338, 340.
„A. G. 14", russ. U-Boot 151.
„A. G. 15", russ. U-Boot 151.
„A. G. 22", russ. U-Boot 136.
„Akula", russ. U-Boot 4, 21, 102.
„Albatros", Minenschiff 39.
„Albatros", Handelsschutzboot 35.
„Alexandra", Hilfsschiff 41, 120, 133.
„Alster", Kabeldampfer 306, 314.
„Altair", dt. Fischdampfer 230, 232.
„Altenburg", dt. Dampfer 282, 377.
„Ammon", Mutterschiff d. II. Min.-Räum-Div. 183, 199, 201, 207, 284, 303, 309, 369, 373, 378.
„Amrum-Bank", dt. Fischdampfer 374.
„Amur", russ. Minenschiff 28.
„Anadyr", russ. Transportdampfer 394.
„Andrej Perwoswannyj", russ. Linienschiff 108, 389, 391.
„Answald", Flugzeugmutterschiff 11, 18, 117, 126.
„Antje", dt. getarnter Segler 41.
„Arcturus", finn. Dampfer 369.
„Arnold Köpke", dt. Transportdampfer 377, 385.
„Artelješchtschik", russ. Lotsenfahrzeug 264.
„Augsburg", Kl. Kreuzer 23, 24, 69, 70, 72, 73, 82, 113, 115, 239, 256, 257, 259, 274, 317, 319, 320.
„Außenjade", Feuerschiff 403.

B

„B 97", Torpedoboot 214, 234, 270, 307, 309.
„B 98", Torpedoboot 212, 215, 224, 226, 234, 235 248, 254.
„B 109", Torpedoboot 214, 215, 234, 284, 302.
„B 110", Torpedoboot 214, 234, 248, 302.
„B 111", Torpedoboot 214, 234, 275, 283.
„B 112", Torpedoboot 214, 234, 248.
„Baden", dt. Fischdampfer 269.
„Bahia Castillo", dt. Dampfer 377, 379.
„Bahia Blanca", dt. Transportdampfer 216.
„Bajan", russ. Panzerkreuzer 69, 240, 241, 246, 261, 263, 264, 288, 389, 391.
„Baltic", finn. Dampfer 363, 370, 383, 385.
„Bars", russ. U-Boot 31, 50, 86, 89, 136.
„Batavia", dt. Dampfer 313.
„Bayern", Linienschiff 206, 208, 209, 210, 217, 219, 221, 222, 230, 297, 307.
„Beowulf", Küstenpanzerschiff 319, 369, 373, 378, 394, 396, 397, 399.

„Bergedorf", dt. Fischdampfer 49.
„Bianca", dt. Kohlendampfer 30.
„Bjäditelnyj", russ. Torpedoboot 123.
„Blitz", Tender 181, 193, 199, 201, 207, 212, 213, 217, 239, 243, 282, 335.
„Bobr", russ. Kanonenboot 384, 385.
„Bogatyr", russ. Kreuzer 32, 285, 293.
„Bore I", russ. Dampfer 366.
„Boreas", dt. Schlepper 377.
„Borderland", dt. Dampfer 86, 268.
„Bosnia", Werkstattschiff 187.
„Bothnia", Flugzeugmutterschiff 18.
„Bothnia", Lichtsperrschiff 137.
„Braunschweig", Linienschiff 7, 63.
„Bremse", Kreuzer 115.
„Brummer", Kreuzer 115.
„Buenos Aires", dt. Dampfer 282, 377.
„Buki", russ. Transportschiff 91, 92.
„Bülk", Feuerschiff 380, 403.
„Bureja", russ. Minenleger 264.
„Burgfried", Netzlegerschiff 230.
„Bussard", Logger 19.

C

„C 26", engl. U-Boot 149, 150, 265, 288, 289, 305.
„C 27", engl. U-Boot 149, 150, 257, 288.
„C 32", engl. U-Boot, 86, 150, 258, 281, 282, 288.
„C 35", engl. U-Boot 86, 150, 289, 290.
„Calypso", engl. Kreuzer 120.
„Caradoc", engl. Kreuzer 120.
„Carbo II", dt. Dampfer 315.
„Cardiff", engl. Kreuzer 120.
„Carresfield", engl. Embargo-Kohlendampfer 373.
„Castor", dt. kl. Transportdampfer 181, 193, 199, 202, 203.
„Caurus", dt. Dampfer 248.
„Ceres", engl. Kreuzer 120.
„Champion", engl. Zerstörer 120.
„Chemnitz", dt. Dampfer 313, 377.
„Chiwinez", russ. Kanonenboot 149, 153, 226, 234.
„Chrabryj", russ. Kanonenboot 56, 58, 68, 69, 70, 72, 102, 149, 234, 235.
„City of Munich", engl. Embargodampfer 319.
„Clas Uggla", schwed. Zerstörer 138.
„Claus Groth", dt. Fischdampfer 403.
„Coburg", dt. kl. Transportdampfer 134, 135, 181, 193, 199, 202, 203, 210, 253, 284.
„Cöln", kl. Kreuzer 189.
„Cöln", Vorpostenboot 137.
„Coralie Hörlock", dt. Dampfer 282.
„Corsica", dt. kl. Transportdampfer 181 193, 199, 201, 207, 208, 213, 217, 230, 307, 317.
„Cranz", dt. Fischdampfer 49.
„Cressida", dt. Dampfer 391.

D

„Danzig", kl. Kreuzer 9, 20, 135, 200, 229, 285, 302.
„Delphin", dt. Fischdampfer 230, 232.
„Desna", russ. Zerstörer 87, 223.
„Desterro", dt. Dampfer 45, 50.
„Deutschland", Eisenbahnfähre u. Hilfsstreuminendampfer 23, 24, 25, 115.
„Diana", russ. Kreuzer 34, 35, 61, 66, 70, 71, 72, 293.
„Dobrowolez", russ. Zerstörer 60, 67, 73.
„Donar", dt. Eisbrecher 112.
„Donau", Werkstattschiff, 178, 181, 193, 199, 203, 226, 250, 251.
„Donskoj Kasak", russ. Zerstörer 67.
„Dorita", dt. Erzdampfer 44, 50.
„Dragsfjärd", finn. Schärendampfer 384.
„Dunrobin", engl. Dampfer 39.
„Dykkeren", dän. U-Boot 52.

E

„E 1", engl. U-Boot, 43, 50, 51, 86, 97, 127, 133, 134, 135, 200, 201 289.
„E 8", engl. U-Boot 50, 86, 127, 133, 134, 135, 289.
„E 9", engl. U-Boot 33, 35, 50, 86, 116, 125, 133, 134, 135, 289, 290.
„E 18", engl. U-Boot 5, 26, 50, 51, 86, 87.
„E 19", engl. U-Boot 85, 86, 97, 127, 131, 133, 134, 135, 289, 290.
„E 30", engl. U-Boot 41.
„E 43", engl. U-Boot 41, 42.
„Edenorog", russ. U-Boot 135.
„Edwin Hunter", engl. Embargodampfer 355.
„Elizabeth", engl. Dampfer 89.
„Elsaß", Linienschiff, 7, 63.
„Emden", kl. Kreuzer 135, 183, 198, 199, 200, 201, 205, 207, 210, 211, 212, 219, 222, 223, 225, 226, 227, 233, 236, 241, 247, 248, 250, 251, 253, 267, 268, 269, 272, 275, 283, 284, 297, 302.
„Ems", dt. Dampfer 41.
„Equity", dt. Hilfsschiff 181, 193, 199, 201, 207, 212, 213, 217, 321, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 377, 385.
„Eskimo", engl. Dampfer 42.
„Eskimo", dt. Netzlegeschiff 220, 221, 281, 295.
„Estebrügge", Vorpostenboot 137.
„Esti", russ. Dampfer 292.

F

Flugzeug „234" 56.
Flugzeug „300" 58, 65.
Flugzeug „495" 49.
Flugzeug „531" 19, 39.
Flugzeug „543" 19.
Flugzeug „554" 82.
Flugzeug „598" 82.
Flugzeug „618" 49.
Flugzeug „663" 82.
Flugzeug „668" 76.
Flugzeug „691" 82.
Flugzeug „698" 76.
Flugzeug „699" 76.
Flugzeug „744" 71.
Flugzeug „1291" 267.
Flugzeug „1372" 195.
Flugzeug „1374" 195.
Flugzeug „1376" 195.
Flugzeug „1377" 195.
Flugzeug „1378" 195.
Flugzeug „1590" 247.
„Falkenstein", Schlepper 216.
„Franken", Sperrbrecher 370, 371, 375, 379.
„Frankfurt", dt. Dampfer 377.
„Frankfurt", kl. Kreuzer 200, 231, 299, 307.
„Friedensburg", dt. getarnter Segler 41.
„Friedrich Carow", dt. Dampfer 132, 137.
„Friedrich der Große", Linienschiff 201, 211, 237, 238, 244, 258, 286, 307.
„Fugaß", russ. M-S-Boot 91, 92.

G

„G 4", Torpedoboot 41.
„G 89", Torpedoboot 82, 95, 96, 97, 311, 319.
„G 90", Torpedoboot 95, 96, 97.
„G 101", Torpedoboot 215, 234, 236, 307, 309.
„G 103", Torpedoboot 234, 235, 236.
„G 104", Torpedoboot 234, 235, 307, 309.
„G 174", Torpedoboot 24, 315.
„G 175", Torpedoboot 25.
„Gangut"-Klasse, russ. Linienschiffe 5, 145.
„Geheimrat v. Dreßler", dt. Verkehrsdampfer 66.
„General Kondratenko", russ. Zerstörer 222.
„General Kutusoff", russ. Dampfer 88.
„General Zimmermann", russ. Dampfer 194, 264.
„George Allan", engl. Dampfer 39.
„Gepard", russ. U-Boot 31, 50, 51, 86, 136, 151, 290, 306.
„Gießen", dt. Dampfer 348, 349, 355, 357, 366, 377.
„Gifhorn", Sperrbrecher 365, 371.
„Glagol", russ. Dampfer, 264.
„Glatz", Sperrbrecher 200.
„Glückauf", Schlepper 318.
„Glücksburg", dt. Fischdampfer (1. S-Halbfl.) 230.
„Glückstadt", S-Boot 308.
„Glyndwr", dt. Flugzeugmutterschiff 11, 18, 19.
„Göta", schwed. Dampfer 123.
„Graschdanin", russ. Linienschiff (ex Zessarewitsch) 111, 149, 153, 165, 243, 245, 246, 247, 261, 263, 264, 294.
„Grete", Motorboot der 3. S-Halbfl. 304.
„Grom", russ. Zerstörer 32, 34, 225, 233, 234, 235, 236, 248, 254, 259, 261, 266, 318.
„Gromoboj", russ. Panzerkreuzer 34, 35.
„Grosjaschtschij", russ. Kanonenboot 58, 149, 223.
„Großer Kurfürst", Linienschiff 209, 217, 221, 230.
„Grüß Gott", dt. Dampfer 136, 151, 349, 350, 353, 369, 394, 395, 396, 397, 398, 400.
„Gutheil", Logger Nr. 14 a, Suchboot 295.

H

„Habsburg", dt. Dampfer 377.
„Hamburg", Logger der S-Flottille 49.
„3 Hamburg", Eisbrecher 350, 355, 365, 370.
„Hannover", Linienschiff 117.
„Hannover", dt. Dampfer 377.
„Hansa"-Kl., gr. Kreuzer 213.
„Helgoland", Feuerschiff 380.
„Hera", dt. Kohlendampfer 30, 50.
„Hermann", dt. Hilfsschiff 32, 33, 49, 81.
„Hersing", Vorpostenboot 137.
„Hertha", Hilfsstreuminendampfer 17, 117.
„Hessen", Linienschiff 12, 17.
„Heworth", engl. Embargo-Kohlendampfer 373.
„Hindenburg", Eisbrecher 350, 351, 353, 357, 365, 370.
„Hispania", dt. Dampfer 26.
„Hochkamp", dt. Fischdampfer 239, 240.
„Hollandia", dt. Erzdampfer 44.

I

„Ilja Muromez", russ. Minensuchboot 152.
„Imperator Pawel I", russ. Linienschiff 108.
„Indianola", Mutterschiff d. I. Minenräumdiv. 156, 239, 256, 257, 32 369.
„Inkula", Mutterschiff d. III. Minenräumdiv. 14 320, 369.
„Island", Vorpostenboot 41.
„Island", dän. Dampfer 4

J

„Jägersberg", Schlepper 216.
„Jasmund", Kriegsfeuerschiff 402, 403.
„Jenissej", russ. Minenleger 21.
„Jermak", russ. Eisbreche 389, 390, 391.

K

„K", Hilfsschiff (Kronpri Wilhelm), 31, 50, 12(
„Kaiman", russ. U-Boot

„Kaiser", Linienschiff 208, 227, 229, 233, 234, 250, 251, 253, 268, 269, 272, 273, 284, 303, 307, 309.
„Kaiser Friedrich", Linienschiff 63.
„Kaiserin", Linienschiff 208, 237, 238, 245, 286, 297.
„Kapitan Isylmetieff", russ. Zerstörer 87.
„Karlsruhe", kl. Kreuzer 200, 232, 282, 302.
„Kasanez", russ. Zerstörer 91, 92, 98.
„Kassel", dt. Dampfer 377.
„Kehrwieder", Logger 15 a 309.
„Kennett", engl. Dampfer 89.
„Kiel", Tonnenleger 351, 372, 373, 378.
„Kiew", russ. Dampfer 400.
„Knippla", schwed. Dampfer 17.
„Kolberg", kl. Kreuzer 22, 23, 25, 70, 73, 82, 84, 92, 94, 113, 115, 239, 246, 256, 257, 262, 266, 267, 273, 277, 278, 279, 280, 302, 317, 319, 320, 369, 377, 379, 380, 384, 392, 394, 405.
„Kolga", dt. Kohlendampfer 30, 50.
„Köln", siehe „Cöln".
„Kondratenko", russ. Zerstörer, siehe „General Kondratenko".
„König", Linienschiff 199, 204, 209, 221, 229, 243, 246, 256, 257, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 278, 279, 280, 281, 310.
„König Albert", Linienschiff 201, 211, 237, 238, 245, 286, 297.
„Königsberg", kl. Kreuzer 200, 215, 216, 285, 307.
„Kong Inge", norw. Dampfer 41.
„Konstantin", russ. Zerstörer 233.
„Kriegsfeuerschiff Ost" 199, 202, 314.
„Krokodil", russ. U-Boot 50.
„Kronprinz", Linienschiff 221, 229, 243, 256, 257, 262, 263, 278, 279, 281, 310.
„Kronprinz Wilhelm", dt. Hilfsschiff 41, 42.

L

„L 20", Luftschiff 14.
„L 21", Luftschiff 14.
„L 30", Luftschiff 125, 127, 154, 196, 255.
„L 35", Luftschiff 100, 101.
„L 37", Luftschiff 127, 128, 154, 196, 255.
„L 38", Luftschiff 100, 101.
„LF 145", Landflugzeug 56.
„LF 146", Landflugzeug 77.
„LZ 87", Luftschiff 14, 83.
„LZ 88", Luftschiff 14, 69, 82, 83, 84.
„LZ 98", Luftschiff 127.
„LZ 111", Luftschiff 127.
„LZ 113", Luftschiff 127, 128, 154, 196, 255.
„LZ 120", Luftschiff 116, 127, 128, 133, 154, 196, 255.
„Latwija", russ. Dampfer 227.
„Leb", ehem. russ. Regierungsdampfer 363, 370, 383, 385.
„Letjun", russ. Zerstörer 87, 91, 92, 98.
„Leitenant Burakoff", russ. Torpedoboot 123.
„Leopard", russ. U-Boot 289.
„Linel", russ. Transportdampfer 153.
„Lion", engl. Zerstörer 120.
„Lissabon", dt. Erzdampfer 44.
„Lizzie", schwed. Dampfer 123.
„Lökken", norw. Dampfer 41.
„Lothar", dt. Sperrbrecher 200, 296, 309, 310.
„Lothringen", Linienschiff 17, 49, 117.
„Lot", russ. Vermessungsschiff 76, 153.
„Lübeck", kl. Kreuzer 9.
„Lwiza", russ. U-Boot 86, 97, 136.

M

Minensuchboot Nr. 5: 28.
„M 27", Minensuchboot 49.
„M 31", Minensuchboot 132.
„M 32", Minensuchboot 49.
„M 37", Minensuchboot 131.
„M 67", Minensuchboot 263.
„M 68", Minensuchboot 304, 305.
„M 77", Minensuchboot 257, 263.
„M 78", Minensuchboot 393.
„M 88", Minensuchboot 392.
„M. L. R. 1", dt. Flugzeug 65.
„Magdeburg", Kreuzer 149.
„Makaroff", russ. Kreuzer 248, 269, 274.
„Mannheim", dt. Öldampfer 372, 373.
„Margarethe", Logger der S-Flottille 49.
„Markgraf", Linienschiff 221, 259, 274, 277, 281, 296, 301, 305, 309, 310, 311, 316.
„Märta", schwed. Dampfer 123.
„Martha", schwed. Dampfer 17.
„Meggie", engl. Dampfer 122.
„Mellin", Motorboot der 1. S-Halbfl. 308.
„Mellum", Tonnenleger 239, 256, 282, 314.
„Mesen", russ. Eisbrecher 385.
„Meteor", Vorpostenboot 41, 53.
„Mira", finn. Dampfer 336.
„Mologa", russ. Flußdampfer 67, 91.
„Moltke", Schlachtkreuzer 170, 183, 198, 200, 201, 203, 205, 206, 207, 208, 209, 215, 221, 224, 252, 286, 290, 301 302, 312.
„Motorboot Nr. 2", dt. 75.
Motorschiff Nr. 3 (russ.) 68.
„Möwe", Hilfskreuzer 41, 48, 369, 377, 379, 380, 384, 385, 400, 405.
„Murtaja", russ. Eisbrecher 366, 384, 385.

N

„Nassau", Linienschiff 369.
„Nautilus", Minenschiff 18, 25, 63, 112, 115, 117, 184, 279, 281, 286, 296, 349, 352, 355, 372, 377, 380, 384, 385, 400, 404, 405.

„Neerlandia", holl. Dampfer 36.
„Neptun", dt. Fischdampfer 49.
„Newa", russ. Dampfer 315, 317.
„Norder", dt. Pumpendampfer 349, 351, 353, 377.
„Norderney", dt. Dampfer 38.
„Nowik", russ. Torpedoboot 21, 32, 33, 51, 70, 79, 87, 91, 96, 149, 223.
„Nürnberg", Kreuzer 200, 216, 285, 302.

O

„O 1", Vorpostenboot 279.
„O 2", Vorpostenboot 239, 240.
„O 3", Vorpostenboot 308.
„O 4", Vorpostenboot 308.
„O 9", Vorpostenboot 308.
„Ochotnik", russ. Zerstörer 147.
„Oder", Seeleichter 43.
„Odin", Hilfsstreuminendampfer 16, 17, 18.
„Oldamt", engl. Embargodampfer 319.
„Oleg", russ. Kreuzer 32, 389, 391, 402.
„Orjej", russ. Zerstörer 34, 87, 91.
„Orlitza", russ. Flugzeugmutterschiff 58, 63.
„Oskar II", schwed. Panzerschiff 355.
„Ostfriesland", Linienschiff 306, 311, 312.
„Oswald", dt. Transportdampfer 187, 188, 268, 309.
„Oswestry", engl. Embargodampfer 187.

P

„Pamjat Asowa", russ. Panzerkreuzer 401, 402.
„Pandosia", dt. Dampfer 317.
„Pantera", russ. U-Boot 50, 89, 90, 92.
„Panther", Kanonenboot 10, 19.
„Parker", engl. Zerstörer 120.
„Penelope", russ. Dampfer 148, 196.
„Peilboot 6" 239.
„Penpol", engl. Dampfer 122.
„Pereswjet", russ. Linienschiff 53.
„Pillau", Kreuzer 311.
„Piteå", schwed. Dampfer 45.
„Pjotr Welikij", russ. Panzerschiff 394.
„Pobjeditel", russ. Zerstörer 32, 34, 233.
„Pokoj", russ. Dampfer 264.
„Poltawa", siehe „Tschesma", russ. Linienschiff
„Posen", Linienschiff 369, 397, 380, 392, 393, 394, 396, 397, 404.
„Presto", schwed. Dampfer 47.
„Preußen", Linienschiff 12, 17, 19.
„Primula", dt. Hilfsschiff, später Mutterschiff der 3. S-Halbflottille 41, 239, 304.
„Prinz Friedrich Wilhelm", dt. Dampfer 48.
„Prinz Heinrich", gr. Kreuzer 213.
„Prinzessin Sophie Charlotte", dt. Embargodampfer 385.
„Prinzregent Luitpold", Linienschiff 208, 229, 297, 302.
„Pripjetj", russ. Minenleger 67, 227, 236, 264.
„Progranitschnik", russ. Zerstörer 222.

R

„Regensburg", Kreuzer 311.
„Respublica", russ. Linienschiff (ex Imperator Pawel I) 389, 391.
„Retter", dt. Schlepper 216.
„Rheinland", Linienschiff 349, 353, 355, 357, 364, 365, 366, 367, 383, 384, 392, 394.
„Rheinpfalz", Motorboot d. 1. S-Halbflottille 308.
„Riga", russ. Transportdampfer 396.
„Rio Pardo", dt. Sperrbrecher 200.
„Roland", Vorpostenboot 119.
„Roland", Räumboot Nr. 12: 295, 303.
„Roon", Panzerkreuzer 7, 213.
„Rossal", dt. Netzdampfer 17, 18, 220, 281.
„Rügen", Hilfsstreuminendampfer 16, 18, 23, 24, 25.
„Runhild", schwed. Dampfer 47.
„Rurik", russ. Panzerkreuzer 32, 33 91, 92, 113 391.
„Ryß", russ. U-Boot 289.

S

„S 25", Torpedoboot 219.
„S 50", Torpedoboot 217, 233, 234, 247, 248, 249 270, 275.
„S 56", Torpedoboot 34, 94 95, 96, 97.
„S 57", Torpedoboot 82, 95 97.
„S 58", Torpedoboot 96, 97
„S 59", Torpedoboot 95, 96 97, 99.
„S 61", Torpedoboot 219, 227, 234, 269, 270 271
„S 63", Torpedoboot 219, 234, 249, 269.
„S 64", Torpedoboot 212, 234, 269, 270, 271, 277 283, 295, 303, 318.
„S 74", Torpedoboot 234, 269, 271.
„S 141", Torpedoboot 24.
„S 143", Torpedoboot 25.
„S 146", Torpedoboot 69, 70.
„S 168", Torpedoboot 66, 68, 72.
„S 176", Torpedoboot 26, 281.
„S 178", Torpedoboot 26.
„SL 3", Luftschiff 14, 57.
„SL 8", Luftschiff 14, 57, 7 83, 84, 100, 101, 12 255.
„SL 9", Luftschiff 71, 74, 8 100, 101.
„SL 14", Luftschiff 69, 84, 100, 127, 128.
„SL 20", Luftschiff 128.
S-Boot „19 a", 308.
S-Boot „23" 308.
S-Boot „25" 308.
S-Boot „28", (= „Glückstadt") 308.

S-Boot „36", 284.
„Sampo", finn. Eisbrecher 349, 352, 355, 365, 369, 370, 377, 378, 380,, 382, 384, 394, 395, 396, 397, 404.
„Sangara", dt. Transportdampfer 268.
„Santa Elena", Flugzeugmutterschiff 43, 56, 57, 65, 69, 117, 125, 126, 184, 200, 319.
„Saturn", Vorpostenboot 251, 376.
„Scardale", engl. Embargo-Kohlendampfer 315, 317.
„Silvana", Vorpostenboot 18, 137.
„Slawa", russ. Linienschiff 4, 14, 25, 54, 55, 56, 57, 58, 60, 62, 64, 69, 70, 71, 72, 77, 78, 139, 149, 155, 158, 165, 245, 246, 254, 261, 262, 263, 264, 270, 277, 285, 296, 301.
„Soldaten", finn. Eisbrecher 385.
„Solingen", Sperrbrecher 375, 379, 384, 385.
„Southwales", engl. Dampfer 39.
„Sfabijaka", russ. Zerstörer 91, 233.
„Sfewastopol", russ. Großkampfschiff 91, 102.
„Sfikorski", russ. Flugzeugtyp 76.
„Sfom", russ. U-Boot 5, 51.
„Surop", dt. Dampfer 391.
„Sverige", schwed. Panzerschiff 355, 359.
„Svanhild", schwed. Segler 26.
„Syria", dt. Erzdampfer 44, 50.
„Swjetlana", russ. Kreuzer 79, 113.

Sch

„Schekfma", russ. Flußdampfer 67.
„Schlesien", Linienschiff 112.
„Schleswig", dt. Dampfer 377.
„Schöneberg", Vorpostenboot 308.
„Schulau", dt. Schlepper 377.
„Schwaben", Sperrbrecher 200.
„Schwaben", dt. Dampfer 45, 50.

St

„Staa", dt. Logger 137.
„Steigerwald", Sperrbrecher 353, 356, 365, 370, 371, 380, 385, 396.
„Stein", Schlepper 284.
„Stereguschtschi", russ. Torpedoboot 65.
„Stinnes", dt. Kohlendampfer 250.
„Stralsund", kl. Kreuzer 311, 405.
„Straßburg", Fischdampfer 49.
„Straßburg", kl. Kreuzer 23, 70, 80, 82, 84, 92, 94, 95, 113, 115, 192, 239, 256, 257, 273, 277, 278, 279, 280, 296, 309, 310, 313, 319, 320.
„Strojnyj", russ. Zerstörer 147, 150, 152.
„Stromsnäs", norw. Dampfer 18.
„Sturm", Seeschlepper 216.
„Stschit", russ. Minensucher 88.
„Styr-Muromez", russ. Flugzeugtyp 76.

T

„T 1", Torpedoboot 71.
„T 2", Torpedoboot 71.
„T 3", Torpedoboot 71.
„T 4", Torpedoboot 71.
„T 53", Torpedoboot 266.
„T 55", Torpedoboot 234.
„T 56", Torpedoboot 231.
„T 62", Torpedoboot 234.
„T 63", Torpedoboot 351, 353.
„T 64", Torpedoboot 88.
„T 65", Torpedoboot 310.
„T 66", Torpedoboot 276.
„T 104", Torpedoboot 229, 231.
„T 130", Torpedoboot 199, 222, 251, 308.
„T 139", Torpedoboot 253, 269, 355, 370.
„T 141", Torpedoboot 199, 203, 205, 250, 275, 369, 378, 380.
„T 142", Torpedoboot 199, 317.
„T 143", Torpedoboot 355, 370.
„T 144", Torpedoboot 137, 199, 202, 211, 222, 223, 225, 233, 235, 247, 248, 249, 254, 271, 275, 284, 308.
„T 146", Torpedoboot, siehe „S 146".
„T 155", Torpedoboot 355, 374, 377, 400.
„T 160", Torpedoboot 355, 374.
„T 169", Torpedoboot 237, 238.
„T 170", Torpedoboot 237, 238, 306.
„v. d. Tann", Schlachtkreuzer 7.
„Tarasp", Motorboot der 3. S-Halbflottille 304.
„Tarmo", finn. Eisbrecher 390, 391, 404.
„Themis", finn. Dampfer 45, 46.
„Thor", schwed. Kriegsschiff 355.
„Thorunn", norw. Dampfer 119.
„Thüringen", Linienschiff 306, 311, 312.
„Tigr", russ. U-Boot 35, 36, 50, 86, 132, 151.
„Tillberg", schwed. Dampfer 40.
„Titania", dt. Lazarettschiff 282.
„Trave", dt. Dampfer 30, 41.
„Tschesma", russ. Linienschiff (ex Poltawa) 53.

U

„U 10", U-Boot 33, 37, 48
„U 19", U-Boot 70, 72, 89, 90, 91, 92, 94, 98.
„U 22", U-Boot 46.
„U 33", U-Boot 143.
„U 35", U-Boot 143.
„U 47", U-Boot 46, 47.
„U 75", U-Boot 52.
„U 155", U-Boot 135.
„UA", U-Boot 22, 23.
„UB 2", U-Boot 85.
„UB 5", U-Boot 58, 85.
„UB 20", U-Boot 37, 45, 46, 58, 84, 85, 86, 88, 89, 90, 92.

„UB 30", U-Boot 26, 33, 37, 46, 70, 71, 72, 73, 85.
„UB 31", U-Boot 35, 37, 70, 71, 72, 85, 88.
„UB 32", U-Boot 36, 37, 85, 89, 92.
„UB 33", U-Boot 35, 37, 70, 82, 85, 88, 92, 118, 119.
„UB 35", U-Boot 118, 119.
„UB 36", U-Boot 36, 37, 45, 46, 85, 99, 92, 93, 98.
„UC 4", Minen-U-Boot 26, 70, 85, 88, 92.
„UC 25", Minen-U-Boot 37, 47, 84, 85, 88, 89, 90, 92.
„UC 27", Minen-U-Boot 37, 46, 47, 74, 85, 88, 89, 90, 91, 92.
„UC 31", Minen-U-Boot 85.
„UC 56", Minen-U-Boot 267, 285, 290, 291.
„UC 57", Minen-U-Boot 122, 133, 150, 153, 154, 155, 156, 240, 246, 257, 267, 293, 304, 319, 321, 346.
„UC 58", Minen-U-Boot 122, 123, 124, 155, 197, 202, 206, 208, 267, 280, 285, 291, 292, 293.
„UC 59", Minen-U-Boot 152, 155, 202, 205, 206, 207, 267, 290, 291.
„UC 60", Minen-U-Boot 267, 291, 292.
„UC 78", Minen-U-Boot 115, 122, 123, 131, 150, 153, 154, 155, 156, 240, 245, 246, 257, 267, 293, 304, 321, 334, 335.
„UC 79", Minen-U-Boot 118, 119, 143.
„Ugor", ruſſ. U-Boot 151.
„Ural", ruſſ. Minenſchiff 28.

V

„V", dt. Netzleichter 137.
„V 44", Torpedoboot 269.
„V 45", Torpedoboot 269.
„V 46", Torpedoboot 217, 233, 234, 247, 270.
„V 69", Torpedoboot 217.
„V 72", Torpedoboot 92, 95, 97.
„V 74", Torpedoboot 212, 248, 270, 271.
„V 75", Torpedoboot 92, 94, 95, 97.
„V 76", Torpedoboot 96, 97.
„V 77", Torpedoboot 82, 92, 96, 97, 115, 319.
„V 78", Torpedoboot 96, 97, 319.
„V 82", Torpedoboot 212.
„V 100", Torpedoboot 22, 23, 24, 25, 26, 86, 113, 213, 233, 234, 247, 248, 255, 269, 270, 271, 274, 283, 302.
„V 108", Torpedoboot 66, 69.
„V 151", Torpedoboot 42.
„V 152", Torpedoboot 39.
„V 153", Torpedoboot 25.
„V 160" Torpedoboot 251, 254.
„V 162", Torpedoboot 66, 68, 72, 74.
„V 180", Torpedoboot 26, 243, 277, 278, 280, 287.
„V 184", Torpedoboot 277, 280, 287.
„V 186", Torpedoboot 240, 281.
„Velox", Dampfer 21, 43.
„Vineta" = Hilfsſchiff „Möwe" 41, 42.
„Viola", dt. Lazarettſchiff 254, 271, 349, 372, 373, 375.
„Virgilia", engl. Embargodampfer 385.
„Virgo", Dampfer 369.
„Vorwärts", Verkehrsdampfer 349, 350, 353, 369, 377, 378, 379, 380, 384.
„Voßlapp", dt. Schlepper 373, 377.

W

„Warjag", ruſſ. Kreuzer 53.
„Weſtfalen", Linienſchiff 348, 349, 353, 356, 357, 359, 365, 366, 379, 380, 381, 382, 384, 392, 393, 394, 396, 398, 404.
„Weſtquarter", engl. Embargodampfer 355, 365.
„Wiek", Tonnenleger 314, 318, 349, 351.
„Wien", Fiſchdampfer 202
„Wilhelm Cords", dt. Schlepper 282.
„Wilhelms", Tonnenleger 239, 256, 282.
„William Jürgens", dt. Fiſchdampfer 32.
„Wims", ruſſ. Dampfer 155.
„Winterton", engl. Embargodampfer 42, 50.
„Wjapr", ruſſ. U-Boot 33, 44, 50, 86, 132, 151, 289, 290, 306.
„Wolga", ruſſ. Minenſchiff 28.
„Wolhynez", finn. Eisbrecher 390, 391, 404.
„Wolk", ruſſ. U-Boot 30, 44, 50, 60, 151.
„Worms", dt. Erzdampfer 44.
„Wrſnw", ruſſ. Minenſuchboot 28.

Y

„Yarrowdale", engl. Dampfer 48.

Z

„Zeſſarewitſch", ruſſ. Linienſchiff (ſpäter „Graſchdanin") 60, 72, 111, 165.

Formationsverzeichnis

Deutsches Reich

Kriegsleitung 8, 9, 10, 14, 99, 100, 114, 177.
Großes Hauptquartier 8, 62, 105, 160, 174.
Oberste Heeresleitung 1, 15, 54, 62, 77, 104—106, 151, 159—161, 168 bis 170, 173, 174, 185, 187, 189, 197, 198, 296—298, 310, 312, 330, 331, 335, 348, 363, 364, 386, 391.
Generalstab des Feldheeres 15, 54, 55, 141, 161, 166, 299, 339, 347.
Chef des Feldeisenbahnwesens 130.
Oberbefehlshaber Ost (Oberost) 168, 169, 173, 174, 197, 241, 299, 312, 316.
8. Armee 139, 140, 141, 151, 153, 154, 168, 173—175, 177, 190, 196—198, 241, 297, 299, 300, 307, 312, 372, 380, 381, 389, 393.
XXIII. Res. Korps 170, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 189, 190, 197, 201, 231, 237, 241, 272, 280, 284, 294, 300, 307.
„Gouvernement der Baltischen Inseln" 313.
Ostseedivision 321, 365, 366, 368, 369, 370, 375, 376, 377, 378, 379, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 392, 393, 395, 396, 397, 399, 400, 404, 405.
Brigade Brandenstein 389, 391.
1. Kavallerie-Division 14, 61.
42. Inf. Division 169, 170, 171, 173, 176, 178, 189, 215, 216, 228, 250, 252, 300, 313.
65. Inf. Brig. 235, 252.
Inf. Rgt. 17: 225, 228, 241, 242, 252, 274, 313.
Inf. Rgt. 131: 212, 213, 225, 228, 237, 238, 242, 243, 244, 258, 313.
Inf. Rgt. 138: 212, 214, 228, 242, 252, 271, 272, 283.
Res. Inf. Rgt. 255: 190, 225, 228, 242, 252, 272.
I. Radfahr-Btl. 228.
II. Radfahr-Btl. 241, 252, 275, 279, 284.
III. Radfahr-Btl. 274.
IV. Radfahr-Btl. 228, 242, 252.
V. Radfahr-Btl. 228, 242, 252.
Sturmkomp. 18: 228, 252.
4. Jägerbtl. 349.
14. (Großherz. Mecklenburg) Jäger-Btl. 348, 349, 352, 355, 362, 364, 369, 370, 379, 383, 384, 385.
27. (preuß.) Jäger-Btl. (Finnen) 325, 331, 335.
Feldartillerie Rgt. 8: 242, 274.
Res. Fußart. Rgt. 4: 315, 317.
Pionier-Ersatz-Btl. 9: 188.
Pionier-Landungs-Komp. (Pi-La-Ko) 185, 186, 187, 188, 190, 191, 192, 216.
„Albion" = Deckname für Ösel-Unternehm. 1917. 172, 184, 195, 197, 198, 205, 214.
„Nordunternehmung" (Dagö) 232, 273, 279, 285, 287.
Admiralstab 8, 9, 11, 15, 27, 39, 45, 54, 55, 62, 64, 100, 105, 106, 122, 128, 129, 131, 132, 136, 140, 141, 146, 147, 159, 160, 161, 163, 166, 167, 168, 169, 173, 174, 175, 179, 274, 279, 285, 286, 296, 297, 298, 299, 312, 338, 339, 347, 348, 350, 351, 352, 355, 356, 359, 364, 365, 366, 368, 378.
Seekriegsleitung 16, 116, 119, 128, 131, 169, 174, 192, 241, 318, 319, 338, 347, 350, 363, 405.
Chef des Admiralstabes 7, 12, 15, 105, 167 bis 169.
Chef der Operat.-Abt. im Adm.-Stab 161.
Marine-Kabinett 192.
Reichs-Marine-Amt 64, 187.
Seetransport-Abteilung des Reichs-Marine-Amtes 29, 48, 166, 173, 185, 188—190, 192, 349.
Schiffsbesichtigungs-Kommission 185, 188.
Abteilung für Wassertransporte (später Schiffahrtsgruppe) 30, 130.
Schiffahrtsabteilung des Feldeisenbahnchefs 130, 302, 315.
Ausgleichsstelle für Handelsschiffsraum 130.
Marinekorps Flandern 121, 184.
Oberkommando der Küstenverteidigung (Hamburg) 104, 105.
Kommando der Marinestation der Ostsee 141, 320, 348, 349.
Torpedo-Versuchskommando Kiel 194.
Oberbefehlshaber der Ostseestreitkräfte (O. d. O.) 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 16, 22, 30, 45, 51, 62, 64, 68, 73, 74, 81, 83, 84, 91, 93, 94, 99, 100, 104, 113, 114, 115, 118, 128, 129, 131, 136, 141, 167, 168, 169, 173, 183, 312, 316, 320, 336.
Befehlshaber der Aufklärungsschiffe der Ostsee (B. d. A. d. O.) 8, 20, 25, 26, 30, 51, 54, 64, 65, 68, 69, 73, 78, 92, 93, 94, 99, 100, 114, 135, 141, 167, 175, 180, 183, 197, 198, 224, 229, 239, 240, 243, 244, 245, 246, 255, 256, 258, 260, 262, 266, 267, 274, 276, 277, 278, 279, 281, 286, 290, 295, 301, 302, 303, 305, 307, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 348.
„Befehlshaber der Sicherung der Ostsee (B. S. O.) 320, 405.
Befehlshaber der Sicherung der westl. Ostsee 117.

Seebefehlshaber Kl. Belt 19.
Sundstreitkräfte 7, 17, 38, 40, 42, 52, 119.
Verband der Sicherungsboote der Ostsee 18.
Küstenschutz-Div. Ostsee 16, 19, 34, 36, 117, 120, 131, 133, 136.
Hochseeflotte (Flottenchef, Kommando der Hochseestreitkräfte, K. d. H.) 2, 3, 4, 5, 6, 12, 13 15, 19, 31, 55, 64, 72, 100, 105, 106, 113, 142, 159, 160, 167—169, 184, 188, 198, 297, 312, 313, 316, 348, 349, 368, 404.
„Sonderverband" („Flottenverband f. Sonderunternehmung") 169, 170, 171, 173, 175, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 189, 190, 171, 192, 195, 197, 198, 199, 200, 201, 204, 205, 206, 207, 208, 210, 211, 212, 214, 215, 216, 220, 221, 224, 226, 227, 229, 230, 231, 232, 233, 235, 237, 241, 244, 245, 246, 247, 248, 250, 251, 252, 253, 254, 256, 258, 259, 267, 269, 270, 271, 272, 273, 275, 280, 281, 284, 286, 287, 293, 294, 296, 297, 300, 301, 302, 306, 307, 308, 310, 311, 312, 313, 348, 372.
Sonderverband Ostsee 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 368, 369, 370, 371, 372, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 383, 384, 385, 386, 388, 389, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405.
I. Geschwader 184, 297, 310, 311, 312, 347, 379.
II. Geschwader 12, 55, 187.
III. Geschwader 170, 181, 193, 198, 200, 204, 205, 206, 208, 209, 212, 213, 214, 215, 217, 218, 221, 243, 244, 245, 246, 247, 254, 255, 256, 259, 262, 263, 265, 266, 267, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 276, 277, 279, 280, 281, 282, 284, 296, 301, 304, 309.
IV. Geschwader 170, 198, 199, 200, 201, 204, 205, 206, 208, 211, 213, 214, 217, 218, 221, 226, 227, 237, 242, 243, 244, 245, 246, 273, 280, 284, 285, 286, 297, 302, 307, 308, 309, 347, 404.
II. Aufklärungsgruppe 135, 183, 192, 198, 200, 215, 229, 230, 231, 232, 259, 273, 285, 297.
IV. Aufklärungsgruppe 184, 297, 311, 312.
VI. Aufklärungsgruppe 22.
I. Führer der Torpedoboote (I. F. d. T.) 183, 199, 200, 205, 208, 210, 215, 219, 222, 224, 226, 227, 231, 233, 234, 235, 241, 247, 248, 249, 250, 253, 254, 255, 264, 265, 266, 269, 270, 271, 274, 275, 283, 295, 307.
I. Torpedobootsflottille 19.
II. Torpedobootsflottille 94, 181, 183, 193, 196, 199, 201, 205, 206, 207, 215, 221, 224, 225, 226, 227, 233, 236, 247, 248, 255, 269, 270, 275, 283, 307.
IV. Torpedobootsflottille 12, 18, 118, 119, 121, 129, 237, 349, 350.
VI. Torpedobootsflottille 200, 237, 273, 285, 312.
VIII. Torpedobootsflottille 25, 27, 70, 84, 87, 88, 94, 96, 113—115, 123, 125, 129, 243, 256, 277, 279, 309.
X. Torpedobootsflottille 7, 22, 33, 46, 70, 74, 80 bis 84, 87, 92, 94, 97, 98, 100, 113—115, 123, 125, 156, 164, 267, 279, 280, 282, 309, 319.
1. Torpedoboots-Halbflottille 221.
3. Torpedoboots-Halbflottille 212, 222, 227, 247.
4. Torpedoboots-Halbflottille 212, 214, 224, 247, 253.
7. Torpedoboots-Halbflottille 18, 39, 42, 119, 184, 286.
8. Torpedoboots-Halbflottille 319.
12. Torpedoboots-Halbflottille 184, 227.
13. Torpedoboots-Halbflottille 184, 200, 212, 215, 219, 222, 223, 226, 227, 234, 235, 236, 247, 249, 253, 255, 269, 270, 273, 297, 307.
15. Torpedoboots-Halbflottille 23, 27, 34, 39, 46, 200, 211, 212, 221, 229, 317, 319.
16. Torpedoboots-Halbflottille 23, 26, 152, 239, 281.
19. Torpedoboots-Halbflottille 24, 97, 273, 306, 319, 320.
20. Torpedoboots-Halbflottille 27, 34, 35, 50, 92, 97, 125, 239, 256, 267, 319.
21. Torpedoboots-Halbflottille 30, 66.
Schul-Halbflottille der I. Torpedoboots-Division 184.
Bootskommando „Kurland" (Fernlenk-Schnellboote) 70.
U-Bootsflottille Kurland 118, 319, 346.
Unterseeboot (U)-Schule 320.
II. Minensuchflottille 20, 114—116, 129, 180, 181, 183, 196, 197, 199, 201, 203, 204, 206, 208, 215, 217, 229, 255, 256, 260, 265, 280, 312, 364, 368, 372, 373, 375, 377, 392, 394, 397, 402, 403.
3. Minensuch-Halbflottille 88, 114, 217, 231, 237, 240, 243, 245, 256, 257, 261, 262, 263, 265, 266, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 302, 304, 305, 309, 310, 313, 314, 319.
4. Minensuch-Halbflottille 114, 217, 221, 229, 231, 232, 273, 285, 302, 368, 372, 373, 377, 378, 380, 381, 392, 393, 394, 397, 402, 403.

8. Minensuch-Halbflottille 201, 204, 243, 247, 256, 257, 261, 266, 267, 276, 277, 278, 279, 296, 302, 304, 306, 311, 314, 319.
9. Minensuch-Halbflottille 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 369, 373, 374, 378, 392, 394, 402, 403.
II. Minensuchdivision 33, 86, 88.
IV. Minensuchdivision 20, 69.
III. Minenräumflottille 320, 369.
6. Minenräum-Halbflottille 402, 403.
I. Minenräumdivision 21, 43, 66, 144, 156, 304, 305, 313, 314.
II. Minenräumdivision 21, 65, 66, 68, 70, 74, 75, 129, 142, 143, 183, 193, 199, 201, 207, 213, 216, 231, 232, 245, 249, 254, 269, 273, 283, 284, 295, 303, 309, 312, 315, 316, 369, 373, 375, 378, 381, 393, 402, 403, 405.
III. Minenräumdivision 21, 24, 66, 68, 75, 88, 143, 144, 152, 153, 157, 158, 224, 239, 240, 255, 256, 257, 260, 261, 262, 263, 266, 276, 281, 295, 296, 303, 314, 320.
IV. Minenräumdivision (Hilfsminensuchdivision Kiel) 20, 68, 75, 117, 143, 239, 240, 245, 255, 256, 257, 305, 306, 320.
Minen-Motorboot-Sonderkommando Gercke (II. Minenräumdivision) 65—67, 73.
Vorposten-Halbflottille Ost 114, 193, 199, 201, 218, 239, 240, 251, 256, 257, 308, 319, 369, 372, 373, 376, 378, 394, 400, 402, 403.
Vorposten-Halbflottille West 18, 49, 119.
Vorposten-Halbflottille Kiel 18.
Handelsschutzflottille 29, 32, 48, 49, 114, 120, 121, 128, 129, 130, 131, 136, 137, 138, 179, 193, 320.
1. Handelsschutz-Halbflottille 315.
2. Handelsschutz-Halbflottille 315, 316, 319.
3. Handelsschutz-Halbflottille 36.
Unterseeboot-Such-Flottille (S-Flottille) 8, 10, 12, 18—20, 30, 43, 49, 50, 116, 117, 121, 125, 127, 129, 133, 134, 136, 137, 138, 170, 175, 177, 178, 179, 181, 183, 184, 193, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 208, 209, 210, 211, 218, 219, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 233, 235, 241, 247, 248, 249, 250, 251, 253, 268, 271, 272, 273, 274, 275, 279, 283, 284, 286, 291, 295, 302, 304, 307, 308, 320.
1. Such-Halbflottille 116, 199, 201, 203, 218, 223, 230, 295, 304, 308, 309, 313, 314, 317.
2. Such-Halbflottille 116, 199, 202, 203, 218, 222, 230, 251, 269, 272, 308, 309, 319.
3. Such-Halbflottille 116, 245, 255, 256, 257, 303, 306, 314, 315, 318.
4. Such-Halbflottille 178, 199.
U-Bootsjagdschule 373, 403.
Netzsperrverband der Ostsee (N. V. O.) 117, 200, 220, 259, 274, 279, 281, 286, 302, 305, 309.
Netzsperrverband der Nordsee 318.
III. Sperrbrechergruppe 229, 348, 349, 350, 351, 353, 354, 355, 356, 357, 365, 371, 377, 380, 381, 382, 394, 405.
„Luftschiffleiter Ost" 83, 100, 201.
Befehlshaber der Flieger 241.
Hallenschutzstation Wainoden 139.
Seeflugstation Windau 194.
Seeflugstation Angernsee 57.
Seeflugzeug-Abnahme-Kommission Warnemünde 185.
I. Seeflieger-Abt. Kiel 141.
I. Torpedo-Flugzeugstaffel 185, 194, 196.
Landfliegerabteilung 16 (Armee) 294, 378, 395.
Landfliegerabteilung 37 (Armee) 378, 395.
Landfliegerabteilung 214 (Armee) 395.
Artillerie-Kommandeur Nordkurland 76.
Matrosenartillerie-Abteilg. Nordkurland 141, 156.
Marine-Artillerie-Spezialkommando Libau 63.
II. Marine-Landungs-F. T.-Station 283.
Funkspruch-Entzifferungsstelle (E-Stelle) Ost 96.
Befehlshaber der Marineanlagen in Kurland (B. M. A. Kurland) 320, 379.
Küstenbezirksamt Kurland 317, 371.
Befehlshaber der Marineanlagen in Libau (B. M. A. Libau) 76, 156, 320, 403, 404, 405.
Befehlshaber der Marineanlagen auf Ösel 307, 320.
Marinesonderkommando Reval 391.

Finnland

Finnl. „Aktives Komitee" 335, 336.
„Volkskommissariat Finnland" 366, 367, 370.
Finnische „Rote Garde" 326, 327, 328, 329, 332, 333, 334, 347, 358, 362, 382, 383, 384, 386, 387, 390, 391, 393, 397, 399, 400, 404, 405.
Finnische „Weiße Garden" (Schutztruppe) 327, 328, 329, 332, 334, 364, 365, 369, 370, 390, 397, 398, 400, 405.
Finnische Wehrmacht 405.
Finnische Marine (Minensuch-Verband) 403.
Finnische Küstenartillerie 401.
Finnisches Seefahrtsamt 402.

Rußland

Ruſſ. Kriegsleitung 4, 5, 33, 58, 61, 98, 154.
Ruſſ. Gr. Hauptquartier 59, 107, 287.
Ruſſ. Oberkommando 62.
Centrobalt 290.
Ruſſ. Marinegeneralſtab 87, 213.
Ruſſ. Chef des Nachrichtenweſens 102, 287.
Ruſſ. Flottenkommando 97, 214, 246, 286, 289.
Ruſſ. Flottenchef 59, 61, 83, 85, 97, 98, 102, 109 bis 111, 152, 164, 213, 236, 285, 287, 288.
Baltiſche Flotte 2, 3, 5, 6, 8, 14, 16, 59, 60, 62, 79, 89, 91, 101, 102, 108, 113, 132, 138, 149, 323, 327, 386, 387, 389, 390, 395, 401.
Ruſſ. Flottenchef Schwarzes Meer 67.
Ruſſ. Schwarzmeer-Flotte 109.
Ruſſ. Befehlshaber Rigaiſcher Meerbuſen 67.
Ruſſ. Admiral im Moon-Sund 286.
Ruſſ. Streitkräfte im Rigaiſchen Meerbuſen 165.
Ruſſ. Oberkommandierender der Nordfront 59, 60, 323.
Chef d. Stabes der ruſſ. Nordfront 61.
XII. ruſſ. Armee 214, 310.
Ruſſ. 7. Diviſion 123.
Ruſſ. 107. Inf. Div. 164, 213, 252.
Ruſſ. Inf. Rgt. 425: 164.
Ruſſ. Inf. Rgt. 426: 164, 252.
Ruſſ. Inf. Rgt. 427: 164.
Ruſſ. Inf. Rgt. 472: 164, 252.
Ruſſ. „Todesbtl." 242, 280.
Ruſſ. I. Kreuzerbrigade 214.
Ruſſ. II. Kreuzerbrigade 34.
Ruſſ. Führer d. Zerſtörerdiviſion 149.
I. Ruſſ. Zerſtörer-Diviſion 96.
V. Ruſſ. Zerſtörer-Diviſion 96.
Ruſſ. 2. u. 3. Torpedobootsdiviſion 5.
Ruſſ. 2. bis 4. U-Bootsdiviſion 5.

England

Engl. Kriegsleitung 2.
Brit. Admiralität 19, 42, 50, 86, 120, 133, 150, 210, 213.
Engl. „Große Flotte" 2, 3, 12, 59, 117.
Engl. II. Schlachtgeſchwader 120.
Engl. 6. leichtes Kreuzergeſchwader 120.
Engl. 15. Zerſtörer-Flottille 120.
Engl. C-U-Boote 5.

Geographisches Verzeichnis

A

kurl. Aa 58, 139, 151, 152, 156.
livl. Aa 153.
Aalborg-Bucht 119.
Aarhus 13, 103, 118.
Aarö 10.
Abbul 214.
Åbo-Schären,
Åbo 3, 8, 14, 28, 31, 47, 86, 123, 322, 334, 361, 364, 366, 367, 370, 372, 379, 383, 385, 400.
Abro 71, 73, 146, 147, 240, 245, 246, 281, 289, 294.
Åransgrund 394, 395.
Åhus 39, 129.
Akkilaid 295.
Åland-Inseln, -Schären 3, 5, 8, 14, 15, 16, 28, 37, 51, 80, 81, 82, 83, 84, 86, 122, 124, 128, 160, 165, 213, 321, 322, 323, 324, 330, 333, 334, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 354, 355, 357, 358, 360, 362, 364, 365, 366, 367, 368, 370, 379, 384, 393, 400, 405.
Åland-See 26, 35, 47, 50, 51, 79, 80, 81, 83, 84, 94, 122, 123, 130, 335, 336, 338, 340, 345, 350, 352, 353, 356, 358, 363, 364.
Alexandrowsk 53.
Allirachu 71.
Almagrundet-Feuerschiff 8, 23, 26, 27, 35, 37.
Alt-Auz 65.
Amager 17.
Angern 61.
Angernsee 14, 15, 57, 58, 61, 62, 65, 66, 69, 71, 74, 76, 77, 141, 142, 143, 145, 146, 151, 152, 154, 155, 158, 170, 175, 242.
Anholt 41, 42.
Ansekäll 237, 242, 243, 251.
Antwerpen 191.
Apenrade 10, 19, 126, 127.
Apollo-Bank 364, 376, 403.
Archangelsk 3, 13, 53.
Arendal 42.
Arensburg 61, 62, 63, 65, 69, 70, 73, 74, 101, 140, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 152, 162, 163, 164, 166, 171, 174, 176, 178, 180, 182, 192, 194, 197, 220, 224, 225, 228, 229, 231, 239, 242, 244, 245, 246, 247, 252, 255, 256, 257, 258, 259, 265, 267, 274, 279, 281, 282, 284, 286, 289, 294, 296, 299, 302, 303, 304, 305, 306, 308, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 402.
Arholma 130.
Aristmaa 385.
Arkö 31, 131.
Arkona 9, 20, 36, 116, 124, 127, 128, 135.
Artle 252.
Aspö 400.
Atlantischer Ozean 1, 48.
Awanasewa-Bank 263, 276.

B

Baagö-Sund 10, 19.
Backofen 310, 311.
Bakenhof 156.
Balkan 1, 103.
Bälsö 340, 341.
Baltikum, balt. Häfen 332, 368, 371, 403, 406.
Baltische Inseln 77, 110, 111, 151, 169, 184, 196, 198, 286, 293, 298, 301, 302, 312, 317, 320, 335, 346, 347, 348, 364, 371, 372, 380, 403.
Baltisch Port 72, 89, 90, 93, 95, 96, 97, 98, 101, 155, 291.
Bardö 365.
Belt, großer, kleiner 10, 11, 12, 13, 16, 19, 41, 48, 100, 104, 116, 117, 120, 167, 184, 320.
Bengtskär 93, 94.
Bergen 13, 52.
Berlin 105, 166, 167, 173, 176, 177, 331, 336, 339, 348, 365, 366, 368, 369, 399.
Bernaten 21.
Bilderlingshof 154.
Björkö 390.
Björneborg 339, 341, 347.
Bjuröklubb 44.
Boderpölt 154.
Bogskär 8, 22, 35, 37, 82, 84, 85, 90, 92, 94, 115, 127, 291, 353, 354, 364, 365.
Bolderaa 156, 304.
Bomarsund 370.
Borkum 104.
Bornholm 9, 19, 20, 21, 27, 30, 38, 49, 113, 127, 135, 137.
Botten-See 5, 37, 39, 51, 52, 122, 123, 131, 138, 139, 335, 336, 339, 341, 342, 345, 347, 352, 358, 363, 364, 369.
Botten-Wiek 46, 50, 122, 124, 132, 137.
Bottnischer Meerbusen 8, 13, 15, 44, 45, 46, 47, 50, 79, 81, 84, 113, 114, 115, 122, 124, 125, 130, 213, 386.

Brändö 364.
Bred-Grund 11, 17.
Bremen 170, 186.
Bremerhaven 348.
Brest-Litowsk 326, 331, 332, 386, 387, 390, 391, 402, 403.
Brüsterort 21, 43, 51, 66, 116, 125, 201, 372.
Brunsbüttel 104.
Bug auf Rügen 11, 125.
Bukowina 110, 151, 160.
Bulgarien 1, 125, 326.

C

China 53.
Cuxhaven 104.

D

Dänemark 10, 11, 12, 13, 17, 19, 41, 48, 51, 52, 103, 104, 105, 106, 113, 117, 119, 127, 138, 139, 326, 333.
Dagerort 22, 33, 35, 80, 82, 85, 86, 87, 97, 135, 152, 163, 176, 178, 182, 285, 289, 290, 292, 306, 374, 375, 377, 380.
Dagö 7, 8, 27, 28, 33, 54, 80, 83, 85, 90, 92, 95, 97, 114, 152, 161, 162, 164, 179, 181, 194, 205, 210, 218, 219, 225, 226, 231, 233, 241, 250, 253, 258, 259, 267, 268, 272, 274, 275, 276, 279, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 293, 294, 295, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 307, 314, 371, 372, 373, 374, 379, 400, 402, 403.
Dal-Grund 146, 149, 258.
Dånö Gamlen 335.
Danzig, Danziger Bucht 4, 24, 55, 100, 101, 104, 114, 116, 127, 137, 183, 186, 188, 217, 335, 336, 338, 351, 365, 366, 368, 369, 370, 372, 373, 377, 379, 389, 400.
Dardanellen 1, 2, 3, 157, 171.
Darsser Ort 135.
Degerby 370.
Degerö 359.
Delet 361.
Devilsei 394.
Djupvik 361.
Domesnäs 56, 58, 59, 61, 68, 74, 75, 141, 150, 156, 258.
Donau 130, 161, 187.
Dondangen 75, 141.
Dragör 11.
Drinnen 118.
Drogden 17.
Drontheim 13, 52.
Düna 3, 55, 58, 110, 150, 151, 152, 153, 155, 156, 305, 313, 314.
Dünamünde 62, 71, 76, 140, 145, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 160, 267, 293, 302, 304, 305, 313, 314.

E

Eckerö 350, 352, 353, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 363, 365, 366, 367, 369, 370, 377, 383, 384, 392, 400, 402.
Edvainen 339, 341, 346.
Eismeer 52.
Ekan-Kekkau 58.
Ekenäs 385.
Elbe 184.
Emden 48.
Emkarby 361.
Emmaft 219, 250, 268, 275.
England 1, 2, 4, 6, 10, 13, 14, 16, 19, 41, 42, 48, 52, 103, 113, 117, 118, 119, 121, 122, 138, 139, 165, 184, 326, 330.
engl. Kanal 93, 94, 99.
Esbjerg 103.
Esbo 393.
Eftland, Eftländ. Küfte 88, 89, 95, 160, 246, 260, 261, 302.

F

Fäftorne 37, 47.
Falkenberg 41.
Falkenftein, Fort 105.
Falfterbo 11, 12, 16, 18, 19, 49, 52, 127, 135.
Fårö 4, 24, 25, 33, 37, 82, 85, 86, 92, 94, 97, 114, 131, 290, 335, 336, 338, 340, 355.
Fehmarn 18.
Fehmarnbelt 112.
Fekkerort 236.
Fettel-Bucht 162.
Fiefbergen 105.
Filfand 8, 61, 62, 82, 83, 84, 85, 152, 214, 289, 306, 364.
Finnifcher Meerbufen 2, 3, 5, 6, 8, 13, 21, 23, 25, 28, 30, 35, 36, 43, 60, 63, 71, 75, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 88, 90, 91, 92, 94, 97, 98, 99, 101, 112, 113, 114, 115, 136, 152, 155, 161, 164, 168, 176, 182, 202, 207, 213, 241, 264, 267, 273, 287, 291, 292, 298, 319, 346, 371, 372, 375, 377, 380, 400, 403.
Finnland 3, 4, 6, 13, 16, 22, 40, 45, 52, 88, 113, 160, 161, 213, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 338, 339, 346, 347, 348, 352, 357, 361, 362, 363, 364, 367, 368, 369, 371, 374, 385, 386, 389, 390, 399, 400, 401, 403, 404, 405, 406.
Finftröm 360, 361.
Firth of Forth 2.
Flandern 70, 113, 121, 142, 151, 157, 168, 169, 170, 171, 184, 297, 314, 319.
Flensburg 126.
Flint-Rinne 12, 17, 118.
Flötjan 37, 356.
Föglö-Fjord 352, 360, 361.
Frankreich 13, 55, 326, 330.
Fredericia 10.
Frederikshamn 322.
Friedrichsort 117.
Frieftfche Infeln 2.

G

Galizien 55, 62, 110, 151, 159, 160, 169.
Gallipoli 1, 103, 167.
Gamla Karleby 337.
Geeftemünde 104, 186.
Gefle 45, 46, 83, 122.
Geta 360.
Gibraltar 165.
Gißlan 394.
Gjedfer 10, 18, 29, 43, 49, 112, 116, 117, 120, 121, 137, 307.
Glotowa 403.
Glotowa-Serbina 376.

Godby 361, 370.
Göta-Kanal 13.
Gotenburg 13, 16, 42, 48, 52, 118, 119.
Gotland 6, 8, 9, 20, 24, 32, 33, 45, 70, 79, 80, 82, 85, 86, 92, 114, 127, 135, 336, 350, 355, 365, 366.
Gotska Sandö 8, 23, 33, 36, 37, 82, 84, 85, 86, 87, 114, 115, 125, 135, 350, 352, 354, 355, 356, 365.
Gråhara 389, 391, 394, 395, 396, 401.
Gras-Grund 89, 91, 155, 291.
Griechenland 16, 103.
Grönsund 19.
Großenhof 286.
Grundkallen 47, 335, 345.
Gullkrona-Fjord 385.
Gustavswärn-Leuchtturm 382.

H

Häfringe 31, 32, 35, 38, 39, 81, 131.
Häradskär 132.
Hainasch 154, 155, 175, 180, 193, 194, 309, 310.
Halmstad 13, 39, 42, 118.
Hamburg 48, 104, 130, 170, 185, 186, 187, 349, 369, 385.
Hammarland 360, 370.
Hammarudd 37, 47.
Hamnskär 346.
Hangö 89, 90, 93, 95, 124, 133, 135, 150, 151, 165, 176, 182, 200, 201, 214, 221, 258, 288, 289, 290, 291, 292, 323, 358, 364, 368, 369, 371, 372, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 384, 385, 386, 388, 389, 390, 392, 393, 394, 395, 396, 399, 400, 401, 402, 404, 405.
Hangö-Udde 378.
Hanikaz 283, 295, 304.
Hanö-Bucht 31, 38, 39, 116, 121, 129.
Hapsal 80, 83, 296, 298, 372.
Haraldsby (Harrasby) 361.
Harburg 187, 188, 189.
Hardangerfjord 48.
Heinlaid 295.
Hela 21, 49, 116, 183, 201, 372.
Helgoland 104.
Hellman 352.
Helsingfors 3, 14, 59, 60, 61, 89, 91, 98, 102, 108, 109, 111, 150, 158, 165, 321, 322, 323, 324, 328, 329, 331, 367, 372, 377, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405.
Helsingör 118.
Heltermaa 276, 285, 286, 298.
Hinzenberg 154.
Hoborg 27, 33, 87, 116, 134.
Hochland, Insel 89, 91, 92, 390, 391, 400.
Hohenholm 286.
Holland 1, 36, 104, 106, 132.
Holmö 336, 337, 344.
Holtenau 11, 126, 127.
Hoppi 252.
Hornsriff 2, 117, 138.
Houtskär 384.
Hudiksvall 122.
Hufvudskär 8, 26, 27, 34, 35, 36, 47, 82, 114, 115.
Huk 29.
Hundsort 85, 86, 87, 115, 163, 171, 175, 178, 180, 181, 197, 198, 199, 200, 205, 208, 212, 213, 214, 218, 224, 230, 231, 289, 290, 306.
Hungerburg 390.
Hven 17.
Hvitkubb 350, 353, 354, 356.

I

Ino, Fort 402.
Irasse 228.
Irbe (Fluß) 67, 70, 74, 141, 143, 145, 147, 149, 157.
Irben, Groß- 65, 142, 148, 196, 224, 302, 306, 313, 314, 316.
Irben, Klein- 58, 61, 63 bis 68, 70, 72, 74, 75, 141 bis 144, 149, 152, 157, 244.
Irben-Stellung 28, 59, 68, 72, 77, 78, 149, 152, 157, 158, 239.
Irbenstraße 4, 24, 26, 54, 57, 60—62, 64, 66, 69, 70, 73, 75, 77, 78, 139 bis 140, 148, 150, 158, 162, 163, 165, 171, 172, 175 bis 177, 180, 182, 189, 193, 224, 229, 239, 240, 243, 245, 246, 254, 255, 256, 258, 282, 307, 314, 315, 317, 319, 320.
Italien 1.
Itterby 361.

J

Jägersberg, Batterie 105.
Jakobstadt 301.
Japan 53.
Jaunrotsche 63.
Jaunzeem 58, 74, 143, 244.
Jauste 268.
Jershöft 42, 50.
Jerwemets-See 225.
Jomala 360.
Jütland 103, 104, 118, 184.
Jurmo 385.
Jussarö 91.

K

Kahlberg 116.
Kaiser-Wilhelm-Kanal 42, 104, 105, 112, 138, 188, 349.
Kalbådan-Grund 89.
Kalkgrund 246, 277, 304.
Kalkgrund (Ost) 75.
Kallundborg 19.
Kalmar-Sund 31, 38, 131, 133, 134.
Kanada 121.
Kappelludden 132, 350.
Kappeln 105.
Kapra 242.
Karelien 329.
Kargelaid 283, 295.
Karlskrona 4, 355.
Karpathen 1, 62.
Kassar-Wiek 162, 177, 178, 179, 180, 182, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 231, 233, 235, 236, 241, 247, 248, 249, 250, 253, 254, 255, 259, 264, 265, 266, 269, 271, 273, 274, 275, 280, 283, 284, 286, 287, 293, 294, 295, 297, 302, 303, 304, 307, 309, 314, 318.
Kattegat 2, 6, 10, 12, 13, 18, 19, 30, 39—42, 48, 49, 51, 105, 106, 114, 117—121, 138, 184, 406.
Kaugatowo 244.
Kawi 74, 146, 147, 246.
Keggowa 254, 272, 275, 283.
Keinast 222, 223, 249, 251, 253, 254, 270, 272.

Keines 286.
Kertel 285, 286.
Kertel-Bucht 92, 93, 99, 373, 400, 403.
Kiddemets 225.
Kiel, Kieler Bucht 10, 20, 24, 55, 56, 73, 75, 92, 93, 99, 100, 104, 105, 112, 117, 118, 126, 127, 137, 141, 178, 184, 188, 221, 307, 319, 320, 348, 349, 350, 352, 355, 394, 405.
Kielkond 162, 176, 181, 182, 194, 198, 212, 213.
Kimito 384, 385.
Kirjais 384.
Kjels Nor 18.
Kjöge-Bucht 11, 17, 19, 40.
Kjuraſſar-Bucht 212.
Klintholm 137.
Kneis 56, 140.
Kockſkär 89, 392, 394.
Köfarsörn 36, 37.
Kölljall 228.
Königsberg 14, 154, 170.
Köslin 19, 43.
Kösterzeem 59, 61, 140.
Kogrund-Rinne 11, 12, 17, 38—40, 44, 52, 121, 122.
Kola-Bucht 53.
Kolberg 49.
Kopenhagen 12, 13, 38, 52, 124, 329.
Kopparſtenarne 22, 27, 83.
Koppel-Batterie 105.
Korpo 383, 384, 385.
Korſör 117.
Kotka 391, 400.
Kråkſkär 383.
Kriſtiania 13, 41, 42, 52.
Kriſtianiafjord 118.
Kriſtianſand 117, 118.
Kriſtineſtad 329.
Kronbergs-Fjärd 398.
Kronſtadt 3, 89—92, 108, 387, 389—391, 395, 402.
Krukholm 270.
Kuiwaſt-Reede 28, 60, 62, 72 149, 152, 162, 163, 228, 246, 248, 261, 265 bis 267, 274, 277—281, 287, 294, 295, 301 bis 303, 307, 309, 310, 314.
Kullen 18, 41, 120, 121.
Kumora, Kumora-Bank 223, 253, 254, 255, 269, 295.
Kurland, Kurländ. Küſte 4, 8, 14, 21, 24, 28, 33, 43, 50, 54, 57—60, 63, 74—77, 82, 85, 100, 112, 118, 141—143, 147, 150, 156, 162, 167, 170, 282, 306.
Kvarken (Weſt-), (Oſt-), (Süd-), (Nord-) 124, 336, 338, 344, 363.
Kynö 155, 289, 296, 297, 298, 299, 309, 311.

L

Labiau 68.
Labö 105.
Läge 213.
Läſö-Rinne 42, 119, 120.
Lågſkär 36, 37, 47, 80, 83, 84, 123, 335, 353, 356, 363, 394.
Laholms-Bucht 119.
Lahti 404.
Langeland 11, 18, 19, 20, 117.
Langfuhr 126.
Landorts 8, 9, 27, 29, 30 bis 36, 48, 50, 80, 81, 82, 87, 114, 124, 127 bis 131, 137.
Lappwick 60, 89, 102, 213, 378.
Larina-Bank 220, 246, 260, 261, 262, 263, 276, 277, 309.
Lavanſaari 390, 400.
Lazup 58.
Leba 116.
Lebara 63, 65, 145.
Lechtma 286.
Ledſund 37, 47.
Lemland 352, 355, 358, 359, 360, 366.
Lemſtrömkanal 355.
Lewwal 252.
Libau 4, 5, 6, 7, 8, 9, 14, 16, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 29, 30, 33, 35, 43, 45, 47—49, 51, 56, 57, 60, 61, 63—67, 69, 70, 74, 76, 77, 79—88, 94, 96—98, 100, 101, 112 bis 116, 121—125, 127, 128, 131, 133, 134, 135, 136, 137, 139, 141, 142, 143, 145, 148, 151, 156, 166, 168, 170, 174, 175, 178, 183, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 196, 198, 200, 201, 208, 213, 214, 217, 220, 221, 227, 232, 236, 241, 248, 258, 275, 279, 281, 286, 290, 291, 292, 293, 296, 299, 302, 303, 306, 307, 308, 309, 313, 315, 316, 317, 319, 320, 325, 334, 335, 338, 340, 345, 346, 353, 362, 363, 370, 371, 372, 373, 377, 379, 380, 402.
Lill-Grund 12.
Lindesnes 118.
Linnuſt 271, 273.
Livland, livl. Küſte 54, 59, 151, 153, 158, 160, 175, 296, 297, 298, 301, 309, 311, 312.
Lohm 33.
London 2, 213.
Loviſa 346, 391.
Loweſtoft 2.
Lübeck 29, 41, 48.
Luleå 13, 38, 44, 48, 131, 132, 138.
Lumparfjord 361.
Lumparland 352.
Lyngenfjord 16.
Lyſerort 5, 6, 8, 21, 24, 63, 65—70, 72, 75, 76, 142 bis 144, 150, 158, 302, 306, 310.

M

Malmö 36, 48.
Mäntyluoto 46, 47, 122, 123, 347, 358, 363.
Märket 363.
Mässkär-Bake 337.
Magnusholm 156.
Makarowa 378.
Mandſchurei 53.
Mariehamn 47, 80, 83, 84, 92, 101, 122, 123, 128, 350, 352, 359—361, 365, 366, 370.
Markgrafen 61.
Maſik 228.
Mecklenburg 127.
Medelby 384.
Memel 4, 14, 26, 29, 43, 50, 51, 68, 85, 86, 125, 137, 201, 372.
Mento 145, 149, 163, 194, 195, 196, 243, 245, 246, 282, 306.
Merris 73, 208, 214, 237, 296.
Metſalauk 268.
Michaelsturm (früher Piſſen) 141, 142, 144, 196, 197, 224, 240, 306, 311, 314.
Michailowſk-Bank 68.

Mitau 65, 75, 139, 151, 154, 156.
Mittelgrund 394.
Mittelmeer 53.
Möen, Möens Klint 18, 127, 135, 137.
Moldau 160.
Moon 54, 55, 77, 148, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 165, 166, 171, 173, 174, 176, 177, 180, 182, 194, 197, 225, 228, 235 242, 248, 249, 252, 253, 254, 258, 259, 260, 264, 265, 266, 267, 270, 271, 272, 273, 274, 277, 279, 280, 281, 284, 285, 287, 294, 296, 298, 299, 300, 301, 303.
Moon-Sund 14, 15, 28, 33, 54, 56, 57, 59—63, 66, 69—72, 77, 80, 81, 88 bis 92 ,95, 109, 111, 139, 140, 146, 148, 149, 151 bis 153, 155—157, 162, 163, 164, 165, 166, 171, 173, 174, 175, 176, 177, 180, 181, 182, 213, 220, 222, 223, 227, 228, 233, 234, 235, 236, 240, 241, 246, 247, 248, 249, 251, 253, 254, 255, 256, 258, 259, 260, 263, 264, 265, 267, 269, 270, 272, 273, 274, 275, 276, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 290, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 301, 302, 303, 304, 305, 308, 309, 310, 314, 318.
Moon-Werder 149.
Murman-Küste 53.
Murmanſk 330.
Murrika 211, 253, 268, 274, 275, 284, 309.
Muſſala 383.
Muſtelham-Bucht 179.
Muſtla 228.

N

Nagu 383, 384.
Nargön 82, 88, 89, 91, 92, 94, 98, 291.
Narotſch-See 55.
Narvik 41, 48, 52, 138.
Narwa 332.
Nauze 273.
Nekman-Grund 90.
Neſt, Fliegerhorſt 125, 126.
Neuenhof 228.
Neufahrwaſſer 20, 104, 116, 183, 339, 344, 351, 372, 373, 377, 379, 380.
Neu-Grund 291.
Neukuhren 21, 43.
Neu-Salis 155.
Nikolaiſtad (Waſa) 329, 347, 352, 369.
Ninnaſt 163, 172, 181, 198, 199, 200, 205, 208, 214, 217, 220, 224.
Nordenham 48.
Norderney 104.
Nordkap 53.
Nordſchleswig 103.
Nordſee 2, 6, 7, 12, 13, 14, 21, 30, 52, 55, 59, 104, 105, 113, 115, 116, 118, 119, 121 127, 129, 132, 157, 159, 167, 168, 170, 184, 286, 297, 303, 310, 311, 312, 314, 319, 347, 368, 369, 371, 375, 403, 404.
Nordwarken 46, 47.
Norra Udde 352.
Norrköping-Bucht 38.
Norrvik 361, 362.
Norwegen 13, 16, 41, 42, 48, 103, 105, 106, 117, 138, 326, 333.
Nuckö-Worms-Kanal 97, 288, 290, 291, 297, 298.
Nyborg 117.
Nygrund 337.
Nyſtad 322, 339, 341, 361.

O

Ochtja-See 225.
Odensholm 89, 90, 92, 95, 152, 288, 290, 291, 292, 371, 372, 392, 400, 402.
Öland 9, 27, 30, 33, 34, 36, 50, 114, 116, 124, 125, 127, 129, 132—135, 151, 320, 350.
Ölands Södra 352.
Önningby 361, 370.
Öregrunds Grapen 44.
Örnsköldsvik 44.
Örö 135, 289.
Ösel 14, 15, 22, 26, 54, 55, 57, 60, 62, 64, 70, 77, 80, 85, 87, 90, 114, 115, 139, 144, 145, 148, 149, 151, 153, 158—168, 170, 172—174, 176, 178, 182, 184, 194, 210, 211, 213, 214, 218, 231, 235, 241, 242, 252, 254, 258, 267, 279, 280, 286, 289, 290, 295, 298, 299, 300, 301, 307, 316, 352, 368, 370, 371, 372, 374, 376, 377, 380.
Österbotten 329.
Östergarn 5, 6, 8.
Österreich-Ungarn 1, 36, 326.
Oriſſar (Oriſaar) 162, 163, 171, 174, 176, 177, 179, 180, 181, 182, 194, 197, 211, 222, 225, 227, 228, 233, 235, 236, 242, 247, 248, 249, 253, 254, 271, 272, 274.
Orjak 314, 315.
Oskarshamn 133.
Oſtaſien 13.
Oſte 75.
Oſtſee 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 12, 13, 16, 19, 20, 25, 26, 29, 35, 38, 40—43, 45, 49, 52 — 54, 77 — 79, 99, 100, 102, 104—107, 113, 114, 116—118, 121, 122, 126—129, 133, 136, 138, 143, 146, 151, 157, 165, 170, 184, 200, 201, 213, 281, 301 316, 318, 319, 320, 322, 332, 348, 350, 364, 369, 371, 386, 406.
Oxelö-Sund 112.
Oxhöft 183.

P

Packerort 95, 291, 364, 380.
Pamerort 162, 164, 178, 179, 180, 181, 182, 190, 198, 199, 205, 209, 211, 212, 218, 219, 224, 225, 226, 232, 233, 268, 283, 300.
Pank 208, 217, 233.
Papensholm 57, 61, 63, 65, 69, 80, 81, 83, 84, 145, 149, 152, 162, 163, 176, 181, 198, 212, 222, 225, 242, 294.
Pappilaid 277, 279.
Paternoſter 262, 267, 276, 277, 281, 296, 314, 318.
Paulshafen 88.
Pawaſterort 222, 236, 255, 275.
Pernau 14, 57, 149, 153, 155, 175, 180, 193, 194, 255, 282, 289, 299.

Pernigel 154, 155.
Petersburg (Petrograd) 4, 53, 54, 101, 107, 108, 110, 111, 138, 151, 160, 213, 215, 322, 325, 329.
Petragge 68, 141, 142, 143, 144, 149, 152, 244.
Petterstär 46.
Peude 252.
Pillau 21, 29, 43, 68, 104, 116.
Pissen 28, 57, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 70, 72, 75.
Plantagenet 135.
Platon, Groß- 56.
Poka 179, 210, 211, 219, 223, 225, 226, 227, 241, 248, 250, 251, 258, 268, 283, 284, 295, 309.
Pommern, pommersche Küste 2, 3, 14, 42, 50, 51, 101, 114, 125.
Port Arthur 53.
Portugal 16.
Powstär 292.
Pulipank 222, 223, 251, 270, 271, 275, 283.
Putla 228.
Putzig, Putziger Wiek 43, 49, 76, 125, 126, 183, 193, 198, 201, 209, 221, 243, 245, 258, 286, 297, 307, 311, 312, 351, 364,

R

Ragotsen (Ragassem) 56, 58, 62, 152.
Ratan 47.
Rata-Storgrund 337.
Rauden 156.
Raugen-Bank 295, 303.
Raumo 12, 38, 45, 46, 47, 122, 123, 124, 347, 358, 363.
Reval 3, 14, 22, 23, 24, 27, 30, 33, 50, 54, 56, 59, 61, 70, 74, 82, 83, 85, 86, 88—91, 94, 98, 101, 102, 109, 111, 124, 133—135, 151, 152, 165, 176, 182, 214, 242, 282, 289, 364, 372, 382, 386, 389—394, 400, 402, 403.
Reveli 339, 340, 341, 342, 343, 344, 346.
Riga 1, 3, 4, 5, 15, 54, 55, 58, 60, 61, 73, 76, 77, 98, 107, 110, 111, 139, 146, 150, 151, 153—158, 160, 164, 165, 167, 169, 173, 196, 213, 215, 301, 305, 310, 312, 314, 316, 372.
Rigaischer Meerbusen 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 14, 15, 24, 25, 28, 43, 54, 55, 57, 59, 62, 64, 67, 69, 72, 73, 77, 78, 82, 85, 86, 88, 94, 99, 112—114, 139—142, 148—151, 155, 157—159, 162, 163, 166, 173—177, 180—182, 194, 197, 213, 214, 220, 236, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 265, 267, 273, 274, 282, 288, 293, 295, 298, 299, 301, 304, 305, 311, 312, 313, 314, 319, 402.
Riihimäki 386, 404.
Rixhöft 9, 20, 51, 116, 320, 351.
Rödsand 10.
Rönne 49.
Rönne-Bank 20.
Rönstär 94, 335.
Rogokülll 80, 83, 87, 96—98, 149, 150, 287, 296, 298.
Rojen 59, 60, 61, 71, 72, 74, 141, 142.
Rotterdam 41, 138.
Rügen 10, 11, 20, 38, 42, 49, 50, 51, 101, 125, 161.
Rügenwaldermünde 20.
Rumänien 1, 103, 106, 161, 186.
Runö 56, 69, 72, 76, 145, 150, 153, 155, 156, 176, 182, 242, 282, 302, 304, 311, 314.
Russarö 28, 88, 93, 291, 364, 369, 378—382.
Rußland 1, 2, 3, 4, 5, 13, 15, 16, 22, 39, 44, 45, 47, 51, 52, 53, 55, 78, 103, 106, 107, 109, 117, 122, 139, 140, 159, 160, 163, 167, 319, 321—328, 330—334, 338, 340, 346, 347, 362, 363, 386, 387, 401.

S

Saikla 228.
Salis 175, 180, 196, 309, 310.
Salismünde 196, 310.
Salo 383.
Saloniki 1, 103.
Saltvik 360.
Samel 75, 142, 144, 150.
Samsö 48.
Sandhammar 30, 116.
Sandhamn 401.
Saritscheff 85, 87.
Saßnitz 18, 20, 29, 36, 48, 128, 132, 349—351.
Scapa Flow 2.
Schildau 69, 148, 263, 270, 278, 279, 280, 281, 295, 296, 318.
Schleswig 105.
Schlüterhof 66, 141, 143, 148, 154.
Schmarden 58.
Schönberg 105.
Schwarzes Meer 3, 67, 109
Schweden, schwed. Küste 3, 4, 5, 6, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 22, 26, 27, 29, 31, 32, 34, 36, 39—41, 44—48, 50—52, 87, 103, 105, 113, 118, 121, 122, 125, 128—132, 138, 139, 160, 161, 32[illegible] bis 324, 326, 330, 331, 333, 334, 336, 338, 347, 349, 351, 355, 356, 35[illegible] bis 360, 362, 365, 405
Schweiz 326.
Seaninna 303.
Seddin 14, 57, 74, 83, 101, 127.
Selglaid 265, 279.
Seeland 19.
Seerappen 101, 127, 154
Serbien 1.
Serots 298.
Serro 219, 225, 231, 232, 233, 241, 250, 268, 274, 275, 283, 284, 297, 302, 314.
Sestär 89.
Sideby 340.
Signildstär 352.
Sikragge 65, 75, 142, 14[illegible]
Simpnässklubb 37.
Skälstär 335.
Skagen 41, 42, 118, 11[illegible] 120, 138.
Skagerrak 2, 19, 31, 41, 5[illegible] 55, 59, 118, 120.
Skandinavien 1.
Skatudden 393, 396, 39[illegible] 398, 399.
Skiftet 361.
Slite 45.
Smaaland 19.
Smorgon 55.
Smyge 29.

Söderarm 47.
Soëla 249, 268, 283, 294, 297, 307, 315.
Soëlo-Sund 82, 85, 87, 115, 152, 162, 163, 175, 178, 179, 182, 203, 209, 217, 218, 222, 223, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 233, 234, 236, 241, 248, 250, 251, 253, 267, 272, 273, 274, 275, 283, 284, 289, 295, 302, 303, 307, 308, 314.
Sohl 105.
Somme 55.
Spanien 105, 326.
Spithamn 164, 288, 291.
Spon-Bank 21.
Sprogö 11, 19.
Stapelbotten 88, 155, 170, 288.
Stavanger 118, 119.
Stein, Batterie 105.
Steinort 24, 25, 26, 33, 57, 75, 82, 86, 87, 88, 89, 102, 135, 290, 335.
Stenden 75.
Stettin 5, 48, 350, 385.
Stevns Klint 12, 19, 127, 135.
Stilo 134, 135, 151.
St. Johannis 179, 226, 253, 269, 270, 304.
St. Johanniskirche 235.
St. Matthäi 155.
Stockholm, Stockholmer Schären 5, 7, 15, 44, 45, 48, 114, 121, 125, 138, 330, 334, 336, 338, 340, 352, 359.
Stohl, Batterie 105.
Stolpe 116.
Stolpe-Bank 20.
Stolpmünde 20.
Stora Fjäderägg 337.
Stora Karlö 401.
Stor Ljusen 337.
Storsandviken 337.
Stosch, Fort 105.
St. Peters Kapelle 154.
Stralsund 11, 18.
Strupal 76.
Stubben-Bake 337, 342, 344, 346.
Sund (Ort), auf Åland 360.
Sund 3, 4, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 16, 17, 18, 20, 29, 30, 39, 40, 41, 49, 50, 52, 100, 104, 112, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 131, 135, 137, 184, 320.
Sund, Kleiner (Moon) 162, 171, 176, 177, 178, 179, 180, 182, 193, 223, 233, 235, 242, 247, 248, 249, 252, 253, 254, 255, 259, 260, 261, 262, 266, 267, 271, 274, 275, 276, 278, 283.
Sundsvall 46, 122.
Surop 392, 393.
Surop-Straße 91.
Svartklubben 37, 130.
Svartören 337, 342.
Sveaborg 108, 395, 396.
Svenska-Björn-Feuerschiff 27, 37, 47.
Svenska Högarne 35, 37, 84, 90, 115, 122, 123, 290, 350, 352—354, 356, 365, 370.
Swartholm 392.
Swinemünde 9, 12, 20, 29, 30, 36, 40, 42, 43, 104, 113, 114, 116—118, 121, 128, 130, 137, 314, 319, 320, 350.
Sworbe 25, 70, 74, 75, 85, 88, 145, 149, 157, 158, 162—164, 166, 171, 174, 176, 177, 180—182, 194, 201, 204, 211, 228, 237, 240, 241, 244—246, 251, 255, 258, 282, 296, 300, 305.
Sylt 104.

T

Tachkona 82, 85, 88, 89, 90, 92, 93, 94, 96, 98, 164, 285, 286, 364, 371, 381, 402.
Tagga-Bucht 152, 162, 163, 166, 171, 172, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 190, 193, 194, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 203, 205, 206, 207, 208, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 220, 221, 222, 224, 225, 226, 227, 229, 230, 331, 232, 233, 248, 249, 250, 258, 259, 268, 269, 272, 273, 274, 279, 280, 282, 284, 286, 289, 290, 291, 293, 294, 295, 297, 300, 307, 309, 335, 373.
Taggafer 225.
Talßen 75, 141.
Tankar-Leuchtturm 337.
Tawi 225.
Tehomardi 242.
Terwasso 213, 214.
Thomel 225, 228, 242.
Tikka 225.
Tilga 268.
Tilsit 322.
Tirol 1.
Toffri 164, 179, 181, 198, 205, 208, 210, 218, 219, 224, 231, 250, 251, 253, 268.
Tollingarne 357, 365.
Tolvmansgrund 337, 338.
Torra Mjölö 401.
Trelleborg 29, 36, 48, 128, 132.
Trindel-Rinne 17.
Tuckum 59, 60, 61, 139, 140, 141, 143, 148, 152, 154.
Türkei 1, 326.
Tütters, Groß- 89, 92.

U

Urkull 153.
Ukraine 332.
Ulla 252.
Underſten 363.
Undva Udde 289.
Utklippan 31, 33, 36, 134.
Utlängan 49, 355.
Utö 33, 35, 36, 61, 83 bis 85, 92, 384, 385.

V

Vardö 370.
Vengeance-Grund 11.
Verdun 1, 55.
Vereinigte Staaten von Amerika 1, 2, 13, 53, 105—107.
Vesterö 336, 337, 339, 341, 342, 343, 344, 345.

W

Wainoden 74, 77, 83, 127, 139, 142, 154.
Waist 282.
Walk 154.
Walkom 391.
Wangeroog 104.
Wareselaid 295.
Warnemünde 11, 18, 19, 29, 36, 39, 118, 126, 127, 350.

Wasa (vgl. Nikolaistad 122, 123, 124.
Weichsel 351.
Weichselmünde 366.
Weimel 286.
Weißer Berg 198.
Weißes Meer 53.
Werder 57, 158, 163, 259, 260, 262, 263, 265, 266, 281, 296, 314, 318.
Weser 187.
Wiborg 322, 323, 328, 329, 393, 400, 405.
Wiek 11, 125.
Wilhelmshaven 12, 53, 104, 209.
Wilna 55.
Windau 5, 8, 9, 14, 21, 25, 43, 56—58, 60, 63, 64, 66—72, 74, 75, 77, 79, 80, 84, 87, 88, 94, 112, 114, 125, 141—148, 152, 156, 158, 166, 170, 176, 194, 195, 196, 198, 199, 201, 230, 239, 242, 243, 278, 279, 282, 302, 303, 306, 310, 311, 313, 316, 317, 319, 372, 373.
Wirelaid 266.
Woi 163, 254, 260, 261, 263, 265, 266, 267, 273.
Wolmar (Livl.) 154.
Worms 96, 162, 164, 280, 297, 298, 299.
Wulf 89, 91.
Wultschur-Bank 211.
Wustrow 10, 18.

XY

Yarmouth 2.
Ystad-Bucht 38, 39.
Yttergrund-Schäre 340, 341.

Z

Zeebrügge 184.
Zarnikau 154.
Zerel 25, 60, 62, 63, 65, 67, 69, 70, 72, 74, 75, 78, 84, 85, 88, 140, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 157, 158, 162, 163, 166, 171, 175, 176, 180, 181, 182, 193, 194, 195, 196, 198, 211, 224, 228, 229, 237, 238, 239, 240, 242, 243, 244, 245, 246, 258, 267, 289, 294, 300, 305, 306, 314.

Es sind abgeschlossen:

Das Marine-Archiv-Werk: Der Krieg zur See 1914-1918

durch die Herausgabe der Bände:

Band 7 Vom **„Krieg in der Nordsee“: „Die Gesamtkriegslage vom Beginn des uneingeschränkten U-Boot-Krieges bis Kriegsende“,** 450 Seiten mit 4 Karten, Hln., DM 74,—.

Band 3 Vom **„Der Krieg in der Ostsee“: „Von Anfang 1916 bis zum Kriegsende“,** 455 Seiten mit 4 Karten, Hln., DM 74,—.

Band 4 Vom **„Der Handelskrieg mit U-Booten“: „Februar bis Dezember 1917“,** 560 Seiten mit 15 Karten, Hln., DM 96,—.

Übersicht:

Das Reichs-Archiv-Werk: Der Weltkrieg 1914-1918

durch die Herausgabe der Bände:

Band 13: Die Kriegführung im Sommer und Herbst 1917. Die Ereignisse außerhalb der Westfront bis November 1918, 507 Seiten mit 27 Karten und 8 sonst. Beilagen. Gzln. DM 72,—. Halbleder auf Wunsch.

Band 14: Die Kriegführung an der Westfront im Jahre 1918 · Textband = 908 Seiten. Gzln. DM 88,—. **Beilagenband** = 43 Karten und 3 Anlagen. Gzln. DM 49,—. Halbleder auf Wunsch.

Ehemalige Abonnenten der Gesamtwerke, Angehörige der Bundeswehr und Studenten erhalten einen Vorzugspreis von 10 %, öffentliche Büchereien und Dienststellen einen solchen von 5 % Ermäßigung.

Abgerundet wird jene Zeitspanne durch das kriegsgeschichtliche Werk, das nach Vernichtung des Heeres-Archivs-Potsdam die einzige Darstellung sein dürfte, von Ob. Reg. Rat L. Boell:

„Die Operationen in Ostafrika, Weltkrieg 1914-1918“

Großformat, 444 Seiten, 2 Abb., 6 Karten und Bild des Generals von Lettow-Vorbeck. Gzln. DM 24,80.

VERLAG E.S. MITTLER & SOHN BLN * FRANKFURT/M

Marine Rundschau, Zeitschrift für Seewesen, erscheint über 1/2 Jahrhundert.
HERAUSGEBER: „Arbeitskreis für Wehrforschung". Jährlich 6 Hefte.

Die Monatsschrift wurde von Großadmiral von Tirpitz gegründet, berichtet über die Entwicklung der Seefahrt im In- und Auslande, ihre Beziehung zu Ernährung, Handel und Industrie, über die Verwendung und Entwicklung der Seemachtmittel aller Völker, über Fortschritte auf den Gebieten von Schiffbau, Nautik, Technik und Waffenwesen.

Der Nauticus, Jahrbuch für Seefahrt und Weltwirtschaft, erscheint alle 2 Jahre und ist in bekannter traditioneller Weise geschaffen. Seit dem 31. Jahrgang (1958) erscheint er als gemeinsames Jahrbuch der Bundes- und Handelsmarine. Die **deutsche Aufgabe** innerhalb der europäischen Gemeinschaft, der NATO und der westlichen Welt sind Schwerpunkte bei seiner Gestaltung in der Gegenwart. Nachdrucke älterer Jahrgänge, seit 1945, sind zu verbilligten Preisen lieferbar.

Das deutsche Bild der russischen und sowjetischen Marine 168 Seiten mit 4 Tabellen. Cello-Pappbd. DM 11,80

U. a. enthält der Band: Abriß der russischen Seekriegsgeschichte / Die russische Marine im deutschen Urteil 1890—1914 / Die Rolle der russischen Flotte und ihr Zusammenwirken mit dem Heer im russisch-japanischen Krieg / Russische See-Kriegführung 1914—1917 unter besonderer Betonung des Ostsee-Kriegsschauplatzes / Der Bestand der russischen Flotte bei Abschluß des Friedensvertrages von Brest-Litowsk im März 1918 / Für die sowjetische Flotte wiederhergestellte Schiffe der kaiserlich russischen Flotte / Die sowjetische Marine im deutschen Urteil 1917—1940 / Der sowjetische Kriegsschiffbau bis 1945 / Die Ostsee-Kriegführung der Roten Flotte im Zweiten Weltkrieg / Der Seekrieg im Schwarzen Meer 1941—1944 / Sowjetische Kriegsschiff-Verluste während des Zweiten Weltkrieges / Die sowjetische Flotte im Zweiten Weltkrieg im Spiegel der sowjetischen Nachkriegsliteratur — Bibliographie: Die sowjetische Flotte im Zweiten Weltkrieg.

Die Ostsee ein rotes Binnenmeer? Eine politisch-strategische Studie
Von Dr. W. Höpker, 104 S. mit 7 Karten, Cello-Bd. DM 9,80

Die Ostsee gleicht einem Dampfkessel, der künstlich unter Überdruck gehalten wird. In nüchtern, unbestechlicher Analyse schildert der Band die Ballung der Sowjetmacht im Ostseeraum, die in ihrer ganzen Größe und Gefahr bisher kaum ansatzweise in das westliche Bewußtsein gedrungen ist.

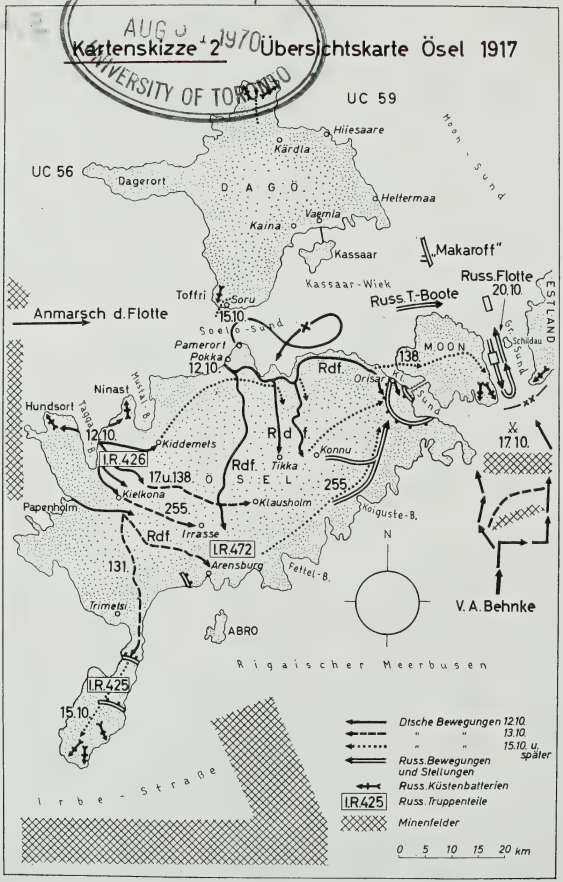
Das Mittelmeer – ein Meer der Entscheidungen Eine politisch-strategische Studie. Von Dr. W. Höpker. 112 S. mit 11 Kartenskizzen Cello-Bd. DM 9,80

Mehr noch als sonst in der sowjetischen Offensivplanung fließen gerade in Moskaus Mittelmeer-Konzept direkte und indirekte Strategie ineinander, so daß sich in Höpkers Aufriß der militärische und der politische Aspekt ständig miteinander verzahnen. Der Ballung der sowjetischen Offensivkräfte im Schwarzmeerraum, dem sich steigernden Druck auf die türkischen Meerengen oder der Massierung sowjetischer U-Boote in Albanien geht der Versuch parallel, durch Infiltration der arabischen Länder vom Südufer des Mittelmeers her Europa auszuflankieren.

VERLAG E. S. MITTLER & SOHN BLN * FRANKFURT/M

LIBRARY
AUG 3 1970
UNIVERSITY OF TORONTO

Kartenskizze 2 Übersichtskarte Ösel 1917



Nachdruck: D 01 - IV. 64 - 5 - H 60/64 - DMG

D
581
F5
Bd.3

Firle, Rudolph
Der Krieg in der Ostsee

PLEASE DO NOT REMOVE
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY

Anlage 1.

Überführung und Landung der Landungstruppen am 11. und 12. Oktober 1917.

U UC59

U UC60

U UC58

U UC56

U UC57

U UC78

FINNISCHER MEERBUSEN

ESTHLAND

DAGÖ

ÖSEL

MOON

HAPSAL

PERNAU

ARENSBURG

Kaiser Wick

Soela Sd.

Gr. Kurrisar Mine III C

Emden Sp.

Bayern Sp. Mine

Moltke

Cöln Mine

Blitz, Egerland, 11. Flottille, Motorboote

Franz Joseph Flotte 5h N. 11 X

S-Flottille 5h N. 11 X

Gros 5h N. 11. X.

3h 16 N

nach der Tagga-Bucht

Innerhalb dieser Linie warmhaussche Minen zu nehmen

Weg der Flotte

Transportflotte 5h N. 11. X.

Königsberg

Karlsruhe

Danzig

Nürnberg

LIBAU

RIGAS MEERBUSEN

LIVLAND

KURLAND

Runo

Domesnes

Tuckum

RIGA

WINDAU

Mögenshelm

Jaunem

DÜNAMÜNDE

HALEN DÜNAMÜNDE

Marschordnung.

Suchflottille Rosenberg
Dampfer Castor
auszulegende Feuerschiffe
Minensuchflottille Doflein
II T-Flottille
Blitz
Equitz
Corsika
Ammonkillaslimta
III Geschwader
Moltke
Emden
IV Geschwader
Sperrbrecher
Santa Elena
Königsberg
Gruppe der Transportschiffe
Karlsruh
Gruppe der Transportschiffe
Danzig
Gruppe der Transportschiffe
Nürnberg
Gruppe der Transportschiffe
Frankfurt
Troß
Lazarettschiff

hangen sich am 1. Operationstage bei Dunkelwerden in Emden bezw. IV. Geschwader an

GRUNDLAGEN

BEMERKUNGEN

Abkürzung und Übersetzung russischer und schwedischer Wörter

DIE OSTSEE

NÖRDLICHER TEIL

MASZSTAB 1 400 000

HOHEN IN TIEFEN IN METERN

Tiefangaben, bezogen auf Seekartennull = Mittelwasser

Abkürzungen und Zeichenerklärung siehe Karte Nr. 1

Mitbenutzung für Uhr

Zeichenerklärung.

Deutsche Minen
Russische Minen
Feindliche Batterien
Russische Netzsperre
Auf Minen abgesuchte Gebiete
Horchlinien
Horchboote

Anmerkung: Die Stellungen der Streitkräfte sind lediglich nach Funkspruchmeldungen eingetragen.

Gedruckt im Admiralstab der Marine.

LIBRARY
AUG 1 1950
UNIVERSITY OF TORONTO

OSTSEE

RUSSISCHE KÜSTE

NÖRDLICHE EINFAHRTEN ZUM RIGASCHEN MEERBUSEN

MASZSTAB AUF 58°48 BREITE 1:150 000

HÖHEN UND TIEFEN IN METERN

1915

Bayern umgekehrt

III G. ohne Markgraf nach Putzig

Bayern auf Mine

Gr. Kurfürst auf Mine

Markgraf

Horchlinie

Ankerplan.

Netzsperre mit 2 Lücken, Einfahrt westlich, Ausfahrt östliche Sperrlücke

Linienschiffe

Kreuzer und T-Flottillen

Trotz

Weißer Berg

1 Oldenburg
2 Sachsen
3 Gorch Fock
4 Braunschweig
5 Baden
6 Elsass
7 Hessen
8 Friedrich der Große
9 Hannover
10 Schleswig-Holstein
11 Scharnhorst
12 Kassel
13 Chemnitz
14 Hannover
15 Frankfurt
16 Dresden
P Oldenburg
F Flottenflugmutterschiff

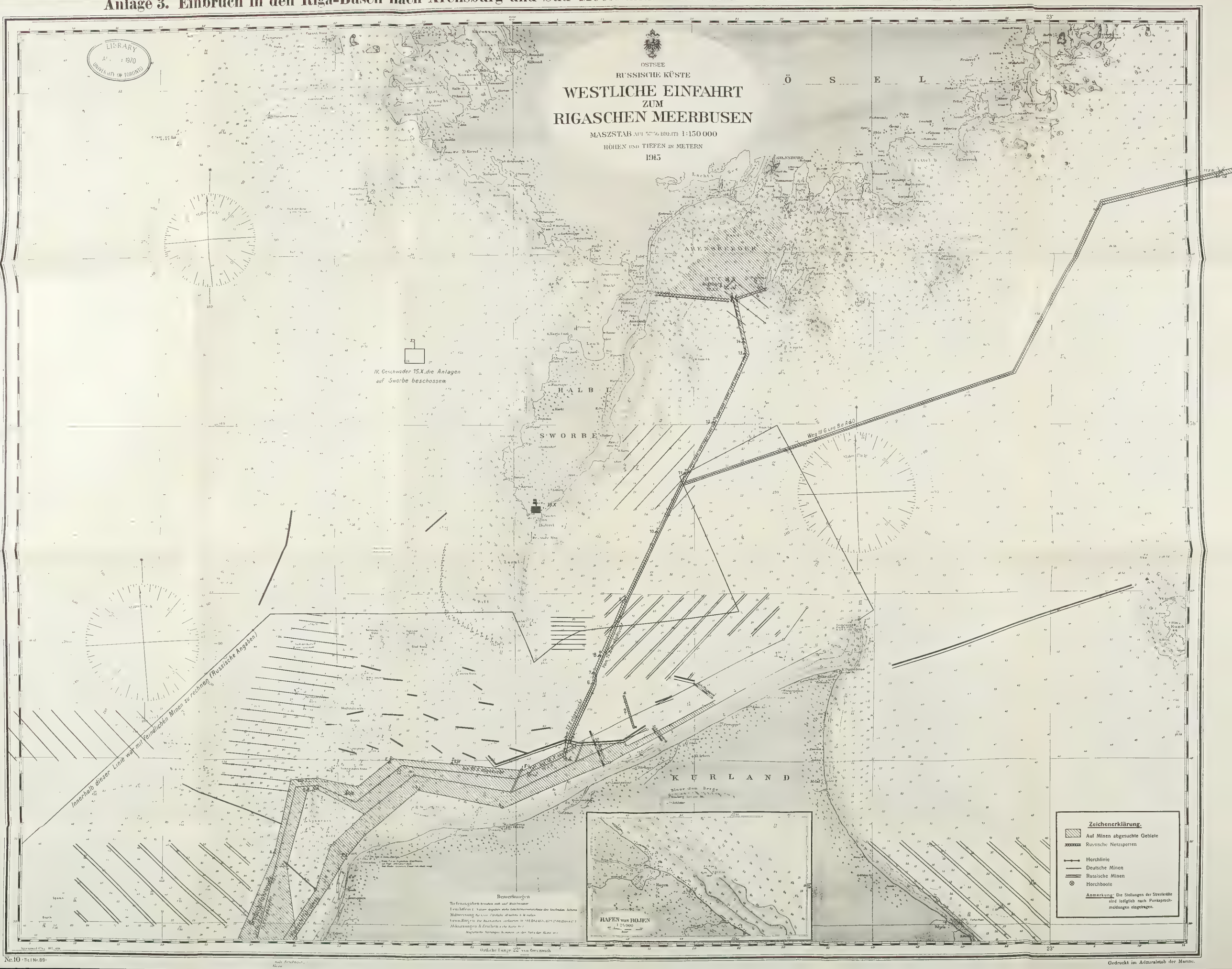
Ankerplatz für Transportschiffe 500 m weiter ab

Bemerkungen

Nr. 9 (Tit. I Nr. 87)

Ödensholm
Halb I
Simpernö
WORMS
NUCKÖ
HAPSAL
A G Ö
M O O N
Kassar
S U N D
MATZAL BUCHT
Kumord
KASSAR WIEK
S Flottille Fahrwasser ausgebaut
A2 Boote der S-Flottille
M O O N
ESTHLAND
S E L
RIGASCHER MEERBUSEN
Zeichenerklärung
Auf Minen abgesuchte Gebiete
Netzsperren (D deutsch, R russisch)
Horchlinie
Deutsche Minen
Russische Minen
Horchboote

Anlage 3. Einbruch in den Riga-Busen nach Arensburg und Süd-Moonsund. Arbeiten der Minensuch- und Räumverbände.



LIBRARY
1970
UNIVERSITY OF TORONTO

Nr. 10 (Tel. Nr. 89)
Gedruckt im Admiralstab der Marine.

Der Feldzug in Finnland.

3. April bis 5. Mai 1918.

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck und Vervielfältigung verboten.

Verlag E. S. Mittler & Sohn, Berlin.

Entwurf und Zeichnung in der Kriegsgeschichtlichen Forschungsanstalt des Heeres.

Nachdruck: D 01 - V. 64 - 5 - H 23/64 - DMG

D 581 F5 Bd.3
LIBRARY AUG 31 1 UNIVERSITY OF TORONTO

RUSSISCHE KÜSTE

NÖRDLICHE EINFAHRTEN ZUM RIGASCHEN MEERBUSEN

MASZSTAB AUF 58°48 BREITE 1:150 000

HÖHEN UND TIEFEN IN METERN

1915

Zeichenerklärung.

- Auf Minen abgesuchte Gebiete
- Netzsperren (Ⓓ deutsch; Ⓡ russisch)
- Horchlinie
- Deutsche Minen
- Russische Minen
- Horchboote

Anmerkung: Die Stellungen der Streitkräfte sind lediglich nach Funkspruchmeldungen eingetragen.

Bemerkungen

Tiefenangaben beziehen sich auf Mittelwasser.
Leuchtfeuer: Nähere Angaben siehe Leuchtfeuerverzeichnis des deutschen Ostsee.
Mißweisung für 1920: Jährliche Abnahme 6 Minuten.
Grundlagen: Die Russischen Seekarten Nr. 197, 1569, 1710, 1715, 1716, 1750, 1754, 1758 & 1759.
Abkürzungen & Zeichen siehe Karte Nr. 1.

EINFAHRTEN NACH KERTEL UND TIEFENHAFEN 1:60000

Östliche Länge 22° von Greenwich

O und NW; Gefechte im Kassar Wieck und Süd-Moonsund.

Nachdruck im Administrativ der Marine.

UTL AT DOWNSVIEW
D RANGE BAY SHLF POS ITEM C
39 14 16 25 05 004 9